2015

BOXXER™ TEAM

Manuel d'entretien

GARANTIE DE SRAM LLC

DÉFINITION DE LA GARANTIE LIMITÉE

Sauf indication contraire dans cette notice, SRAM garantit que ses produits ne présentent pas de défauts de matériaux ou de fabrication pour une durée de deux ans à partir de leur date d'achat originale. Cette garantie couvre uniquement le propriétaire d'origine et n'est pas transmissible. Les réclamations sous cette garantie doivent être adressées au revendeur auprès duquel le vélo ou la pièce SRAM a été acheté(e). Une preuve d'achat originale sera exigée. **À l'exception de ce qui est décrit dans cette notice, SRAM n'offre aucune autre garantie et ne fait aucune déclaration d'aucune sorte (explicite ou implicite) et toutes les garanties (dont toute garantie implicite de respect des conditions d'utilisation, de qualité marchande ou d'adaptabilité à un usage particulier) sont donc rejetées.**

LÉGISLATION LOCALE

La présente garantie confère à l'acheteur des droits juridiques spécifiques. Il se peut également que l'acheteur bénéficie d'autres droits selon l'état (États-Unis), la province (Canada) ou le pays où il réside.

En cas de contradiction de cette garantie avec la législation locale, cette garantie s'en trouverait modifiée afin d'être en accord avec ladite législation ; conformément à la législation locale, certaines clauses de non-responsabilité et restrictions de la présente garantie peuvent s'appliquer au client. Par exemple, certains états des États-Unis d'Amérique ainsi que certains gouvernements à l'extérieur des États-Unis (y compris les provinces du Canada) peuvent :

a. empêcher les clauses de non-responsabilité et restrictions de la présente garantie de limiter les droits juridiques du consommateur (p. ex. : au Royaume-Uni) ;

b. ou limiter la capacité d'un fabricant à faire valoir de telles clauses de non-responsabilité ou restrictions.

Pour les clients d'Australie :
La présente garantie limitée SRAM est octroyée en Australie par SRAM LLC, 1333 North Kingsbury, 4th floor, Chicago, Illinois, 60642, USA. Pour adresser une réclamation sous garantie, veuillez contacter le revendeur auprès duquel vous avez acheté le produit SRAM. Sinon, vous pouvez faire une réclamation sous garantie auprès de SRAM Australia, 6 Marco Court, Rowville 3178, Australia. Pour les réclamations valables, SRAM réparera ou remplacera, à sa discrétion, votre produit SRAM. Toute dépense liée à la réclamation sous garantie est à votre charge. Les avantages octroyés par la présente garantie s'ajoutent aux autres droits et recours que la législation relative à nos produits vous accorde. Nos produits comprennent des garanties qui ne peuvent pas être exclues selon la législation applicable au consommateur australien. Votre produit peut vous être remplacé ou remboursé en cas de problème important et en dédommagement de toute autre perte ou dommage raisonnablement prévisible. Votre produit peut également vous être réparé ou remplacé en cas de qualité défaillante et dans la mesure où cette défaillance n'engendre pas de problème important.

LIMITES DE RESPONSABILITÉ

Dans la mesure où la législation locale l'autorise, à l'exception des obligations spécifiquement exposées dans la présente garantie, en aucun cas SRAM ou ses fournisseurs tiers ne seront tenus responsables des dommages directs, indirects, spéciaux, accessoires ou consécutifs.

RESTRICTIONS DE LA GARANTIE

Cette garantie ne couvre pas les produits qui n'ont pas été installés et/ou réglés de façon appropriée, selon les instructions du manuel d'utilisation SRAM correspondant. Les manuels d'utilisation SRAM sont disponibles en ligne sur les sites sram.com, rockshox.com, avidbike.com, truvativ.com ou zipp.com.

La présente garantie ne s'applique pas aux produits qui ont été endommagés suite à un accident, un choc, une utilisation abusive, en cas de non-respect des instructions du fabricant ou dans toute autre circonstance où le produit a été soumis à des forces ou des charges pour lesquelles il n'a pas été conçu.

Cette garantie ne s'applique pas dans le cas où le produit aurait été modifié, notamment, mais non exclusivement, en cas de tentative d'ouverture ou de réparation de l'électronique ou des composants électroniques connexes, comme le moteur, l'unité de gestion, les ensembles de batteries, les faisceaux de fils, les commutateurs et les chargeurs.

La présente garantie ne s'applique pas lorsque le numéro de série ou le code de production a été intentionnellement altéré, rendu illisible ou supprimé.

La présente garantie ne couvre pas les dommages résultant de l'usure normale. Les pièces d'usure subissent les dommages dus à une utilisation normale, ou en cas de non-respect des recommandations d'entretien de SRAM et/ou lorsqu'elles sont utilisées ou installées dans des conditions ou pour des applications autres que celles qui sont recommandées.

Les pièces d'usure sont les suivantes :

- Joints anti-poussière
- Douilles
- Joints toriques étanches à l'air
- Anneaux de coulissage
- Pièces mobiles en caoutchouc
- Bagues en mousse
- Éléments de fixation de l'amortisseur arrière et joints principaux
- Tubes supérieurs
- Tiges/boulons au filetage foiré (aluminium, titane, magnésium ou acier)
- Manchons de frein
- Patins/plaquettes de frein
- Chaînes
- Pignons
- Cassettes
- Manette et câbles de frein (internes et externes)
- Poignées de guidon
- Poignées de manette
- Galets
- Disques de frein
- Surfaces de frottement des freins sur la jante
- Butées de fin de course des amortisseurs
- Roulements à billes
- Surface interne des roulements à billes
- Cliquets d'arrêt
- Mécanisme de transmission
- Rayons
- Roues libres
- Coussinets d'extensions aérodynamiques
- Corrosion
- Outils
- Moteurs
- Batteries

Nonobstant toute autre mention stipulée dans cette notice, la garantie couvrant l'ensemble de batteries et le chargeur ne comprend pas les dommages causés par une surtension, l'utilisation d'un chargeur inapproprié, un mauvais entretien ou tout autre utilisation non-conforme aux recommandations.

La présente garantie ne couvre pas les dommages résultant de l'utilisation de pièces provenant d'autres fabricants.

La présente garantie ne couvre pas les dommages résultant de l'utilisation de pièces incompatibles, inappropriées et/ou non autorisées par SRAM avec des pièces SRAM.

Cette garantie ne couvre pas les dommages résultant d'une utilisation commerciale (location).

TABLE DES MATIÈRES

VUE ÉCLATÉE DE LA BOXXER™ TEAM 5

ENTRETIEN DES SUSPENSIONS ROCKSHOX® 6
PIÈCES ET OUTILS REQUIS POUR L'ENTRETIEN 6
ENREGISTREZ VOS RÉGLAGES 7
INFORMATIONS SUR LES FRÉQUENCES D'ENTRETIEN 7
TABLEAU DES VALEURS DE COUPLE DE SERRAGE BOXXER 7
VOLUMES D'HUILE BOXXER 7

DÉMONTAGE DE LA FOURCHE 8

DÉMONTAGE DU FOURREAU INFÉRIEUR 10
ENTRETIEN DU JOINT DU FOURREAU INFÉRIEUR 13

ENTRETIEN DU RESSORT HÉLICOÏDAL 15
DÉPOSE DU RESSORT HÉLICOÏDAL 15
INSTALLATION DU RESSORT HÉLICOÏDAL 18

ENTRETIEN DU CHARGER DAMPER™ 20
DÉMONTAGE DU CHARGER DAMPER 20

NOUVEAU RÉGLAGE FACULTATIF DU CHARGER DAMPER™ 30
NOUVEAU RÉGLAGE FACULTATIF DU REBOND 30
NOUVEAU RÉGLAGE FACULTATIF DE LA COMPRESSION 33

ASSEMBLAGE ET PURGE DU CHARGER DAMPER™ 37

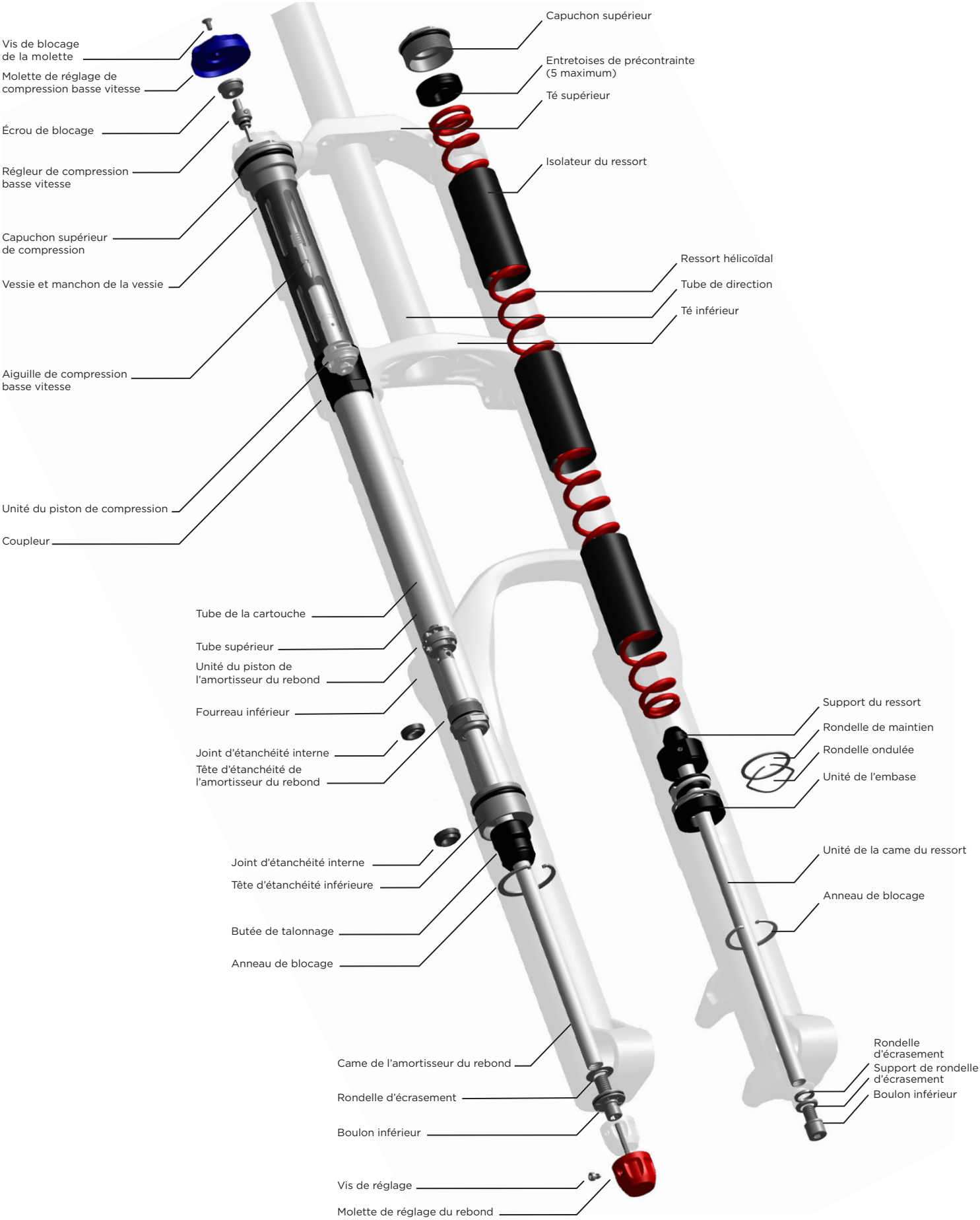
ASSEMBLAGE DU FOURREAU INFÉRIEUR 47

INSTALLATION DE LA FOURCHE 49

LA SÉCURITÉ AVANT TOUT !

Nous nous soucions de VOTRE sécurité.
Portez toujours des lunettes de sécurité et des gants de protection lorsque vous procédez à l'entretien de produits RockShox®.
Pensez à vous protéger ! Portez toujours vos équipements de sécurité !

Vue éclatée de la BoXXer™ Team



Entretien des suspensions RockShox®

Nous vous recommandons de faire entretenir vos amortisseurs RockShox® par un mécanicien vélo qualifié. L'entretien des amortisseurs RockShox® requiert des connaissances sur les composants des systèmes d'amortissement ainsi que sur l'utilisation des outils et liquides spécialisés.

Pour obtenir des schémas détaillés et connaître les numéros de pièces détachées, veuillez vous référer au catalogue des pièces détachées disponible sur notre site Internet à l'adresse sram.com/service. Pour obtenir des informations sur les commandes de produits, veuillez contacter votre distributeur ou revendeur SRAM® habituel.

Les informations contenues dans cette publication peuvent être modifiées à tout moment et sans préavis. Vous trouverez les dernières informations techniques en visitant notre site Internet à l'adresse sram.com/service.

L'apparence de votre produit peut être différente de celle représentée sur les illustrations de ce manuel.

Pièces et outils requis pour l'entretien

- Lunettes de sécurité
- Gants en nitrile
- Tablier
- Chiffons propres et non pelucheux
- Récipient pour recueillir l'huile
- Alcool isopropylique
- Trépied d'atelier
- Étau avec mâchoires en aluminium tendre
- Liquide de suspension RockShox® 3wt
- Liquide de suspension RockShox® 0w-30
- Graisse SRAM® Butter
- Graisse liquide O-Ring® PM600
- Pompe pour suspension
- Outil d'installation des joints de 35 mm
- Démonte-pneu pour roues de descente
- Maillet en plastique
- Tournevis à tête plate
- Pince coupante diagonale (26 po)
- Outil pour obus de valve Schrader
- 2 clés plates de 21 mm et 1 clé plate de 25 mm
- Clés articulées de 21 et 25 mm
- Clés hexagonales de 2 ; 2,5 ; 4 ; 5 ; 6 et 8 mm
- Douilles hexagonales de 5/8 po ; 2 ; 2,5 ; 4 ; 5 et 6 mm
- Clés à douilles de 6, 10, 15 et 24 mm
- Clé dynamométrique
- Pince à bec fin
- Grande pince à bec courbé pour anneaux élastiques internes
- Pointe
- Long goujon en bois ou en plastique
- Seringue RockShox avec embout de purge Charger™
- Frein-filet Loctite® Blue 242™
- Frein-filet Loctite® Red 2760™
- Pied à coulisse (pour régler l'empilement des rondelles)
- Réglet
- Cales d'étau pour amortisseur arrière RockShox® (pour régler l'empilement des rondelles)
- Serre-câble (26 po)
- Pistolet chauffant ou sèche-cheveux

CONSIGNES DE SÉCURITÉ

Portez toujours des gants en nitrile lorsque vous manipulez du liquide de suspension ou de la graisse pour composants de vélo.

Posez un récipient au sol juste en dessous de la fourche pour en récupérer le liquide lors de l'entretien.

Notez vos réglages

Portez toujours des gants en nitrile lorsque vous manipulez du liquide de suspension ou de la graisse pour composants de vélo. Posez un récipient au sol juste en dessous de la fourche pour en récupérer le liquide lors de l'entretien.

Date d'entretien : permet d'établir un suivi des entretiens.	
Hauteur du té double : mesurez la distance séparant le haut du tube supérieur et le haut du té inférieur (voir le schéma de l'étape 1).	
Réglage du rebond : comptez le nombre de clics en tournant la molette de réglage du rebond à fond dans le sens inverse des aiguilles d'une montre.	
Réglage de la compression : comptez le nombre de clics en tournant la molette de réglage de la compression à fond dans le sens inverse des aiguilles d'une montre.	

Informations sur les fréquences d'entretien

Entretien	**Intervalles (heures)**
Nettoyez la saleté et les débris des tubes supérieurs	À chaque sortie
Vérifiez que les tubes supérieurs ne sont pas éraflés	À chaque sortie
Vérifiez le couple de serrage des attaches de la suspension avant	25
Retirez les tubes inférieurs, nettoyez/examinez les bagues et changez le bain d'huile	50
Nettoyez et lubrifiez l'unité du ressort hélicoïdal	100
Changez l'huile dans le système d'amortissement	100

Tableau des valeurs de couple de serrage BoXXer

Élément	**Outil**	**Valeur de couple**
Maxle Lite DH™ (côté opposé à la chaîne)	Douille hexagonale de 6 mm	8 clics ou 3,4 N•m
Maxle Lite DH™ (côté de la chaîne)	Douille hexagonale de 6 mm	5,7 N•m
Boulons du té	Douille hexagonale de 4 mm	5 N•m
Boulons inférieurs	Douille hexagonale de 5 mm	7,3 N•m
Capuchons supérieurs	Douille de 24 mm	7,3 N•m

Volumes d'huile BoXXer

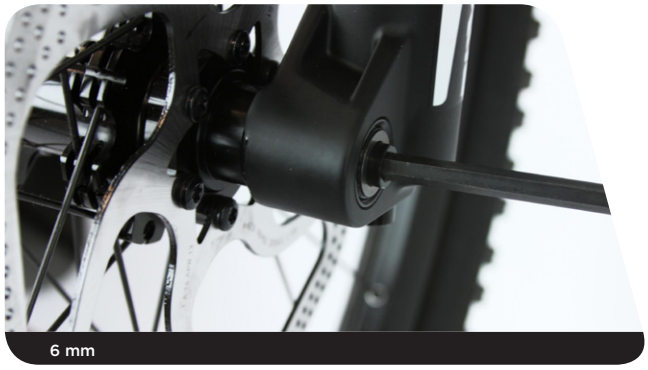
Élément	**Poids d'huile**	**Volume (ml)**
Fourreau inférieur du côté de la chaîne	0w-30	10
Fourreau inférieur du côté opposé à la chaîne		20
Tube supérieur du côté de la chaîne	3wt	Purge (variable)
Tube supérieur du côté opposé à la chaîne	Graisse liquide PM600 O-Ring®	

Dépose de la fourche

Nous vous recommandons de suivre les étapes indiquées pour déposer la fourche BoXXer™ de votre vélo. En retirant la fourche du vélo, vous pouvez avoir facilement accès aux composants internes et c'est plus pratique que de manipuler un vélo complet.

1 Pour faciliter le remontage après l'entretien, mesurez la distance séparant le haut du tube supérieur et le haut du té inférieur.

2 À l'aide d'une clé hexagonale de 6 mm, desserrez le boulon du Maxle Lite DH™ situé du côté opposé à la chaîne jusqu'à ce que vous ne sentiez plus de clics.

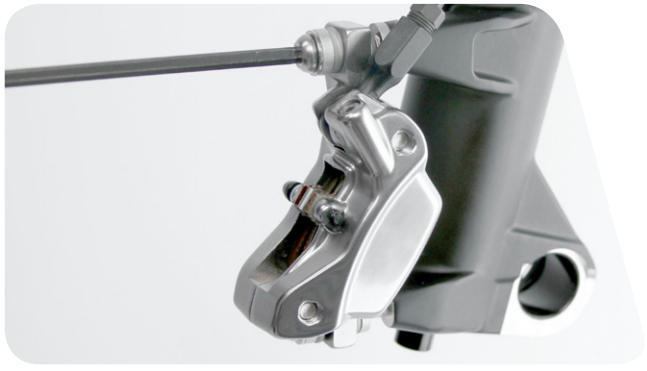


3 À l'aide d'une clé hexagonale de 6 mm, retirez le Maxle Lite DH™ de la fourche situé du côté de la chaîne. Tirez la roue vers le bas pour la retirer de la fourche.

4 **Fourches de 27,5 po :** à l'aide d'une clé hexagonale de 2,5 mm, retirez la durite de frein de son attache située sur l'arceau de la fourche.

Fourches de 26 po : à l'aide d'une pince coupante diagonale, coupez le serre-câble maintenant la durite de frein sur l'arceau de la fourche.

Retirez l'étrier de frein conformément aux instructions du fabricant des freins.



5 À l'aide d'une clé hexagonale de 4 mm, desserrez les quatre boulons du té inférieur et les deux boulons du té supérieur maintenant les tubes supérieurs.

Ne desserrez pas le boulon du té supérieur qui le maintient au tube pivot.

6 Faites coulisser les tubes supérieurs vers le bas de manière à les retirer du té supérieur. Laissez assez d'espace entre le tube supérieur et le té supérieur pour pouvoir retirer les bagues de protection du cadre.

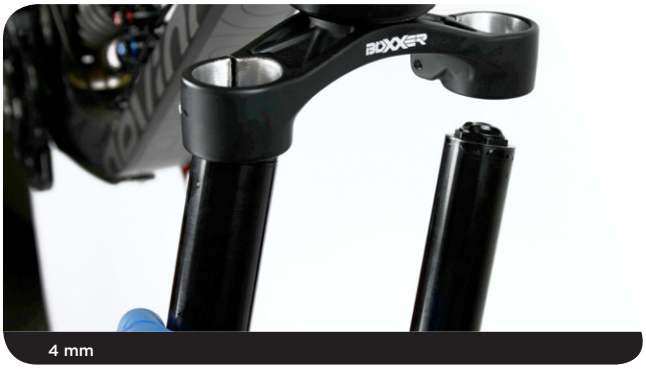
À l'aide d'une clé hexagonale de 4 mm, serrez l'un des boulons du té inférieur pour maintenir temporairement les tubes en place lorsque vous retirerez les bagues de protection du cadre.

7 Avec le pouce, faites levier pour écarter la partie la plus épaisse des bagues de protection du cadre du tube supérieur. Vaporisez de l'alcool isopropylique ou de l'eau entre les bagues de protection du cadre et les tubes supérieurs. Faites tourner les bagues dans tous les sens jusqu'à ce qu'elles coulissent bien sur les tubes supérieurs.

Retirez les bagues de protection du cadre des tubes supérieurs.

8 À l'aide d'une clé hexagonale de 4 mm, desserrez le boulon du té inférieur. Faites coulisser les tubes à travers le té inférieur et retirez la fourche du vélo.

Vaporisez de l'alcool isopropylique sur les tubes supérieurs et sur la surface de serrage du té puis nettoyez-les avec un chiffon.



Démontage du fourreau inférieur

1 Serrez le tube supérieur du côté opposé à la chaîne dans un trépied d'atelier.

Côté opposé à la chaîne

2 À l'aide d'une clé hexagonale de 5 mm, desserrez le boulon inférieur du côté opposé à la chaîne de 3 à 4 tours.

5 mm Desserrez de 3 ou 4 tours

3 Déposez un récipient sous la fourche afin de recueillir le liquide susceptible d'en couler. À l'aide d'un maillet en plastique, tapez fort sur le boulon inférieur du côté opposé à la chaîne afin de déloger la came du ressort du fourreau inférieur.

À l'aide d'une clé hexagonale de 5 mm, retirez le boulon inférieur du fourreau inférieur.

4 Tirez fermement le fourreau inférieur vers le bas jusqu'à ce que le liquide commence à couler. Continuez à tirer le fourreau inférieur vers le bas afin de le retirer du tube supérieur du côté opposé à la chaîne.

Si le fourreau inférieur ne glisse pas hors du tube supérieur, cela signifie probablement que la partie saillante de la came du fourreau inférieur est toujours engagée. Resserrez le boulon inférieur de 2 ou 3 tours et répétez les étapes 2 à 4.

AVIS

Veillez à ne jamais heurter l'arceau de la fourche avec un outil lors de la dépose du fourreau inférieur car cela risquerait d'endommager le fourreau inférieur.

5 Serrez le tube supérieur du côté de la chaîne dans un trépied d'atelier.

Côté de la chaîne

6 À l'aide d'une clé hexagonale de 2,5 mm, desserrez la vis de réglage pour retirer la molette de réglage du rebond située en bas du fourreau inférieur du côté de la chaîne.

2,5 mm

7 À l'aide d'une clé hexagonale de 5 mm, desserrez le boulon inférieur du côté de la chaîne de 3 à 4 tours.

5 mm Desserrez de 3 ou 4 tours.

8 Déposez un récipient sous la fourche afin de recueillir le liquide susceptible d'en couler. À l'aide d'un maillet en plastique, tapez fort sur le boulon inférieur du côté de la chaîne afin de déloger la came de l'amortisseur du rebond du fourreau inférieur.

À l'aide d'une clé hexagonale de 5 mm, retirez le boulon inférieur du fourreau inférieur.

N'enlevez pas le bouchon moulé de couleur argentée du fourreau inférieur du côté de la chaîne.

5 mm

Maillet en plastique

9 Tirez fermement le fourreau inférieur vers le bas jusqu'à ce que le liquide commence à couler. Continuez à tirer le fourreau inférieur vers le bas afin de le retirer de la fourche.

Si le fourreau inférieur ne glisse pas hors du tube supérieur, cela signifie probablement que la partie saillante de la came du fourreau inférieur est toujours engagée. Resserrez le boulon inférieur de 2 ou 3 tours et répétez les étapes 7 à 9.

AVIS

Veillez à ne jamais heurter l'arceau de la fourche avec un outil lors de la dépose du fourreau inférieur car cela risquerait d'endommager la fourche.

Entretien du joint du fourreau inférieur

1 Placez un chiffon sur le joint anti-poussière. Insérez la pointe d'un démonte-pneu pour roue de descente sous la lèvre inférieure du joint d'étanchéité noir inférieur situé au-dessus de la bague supérieure.

Démonte-pneu pour roue de descente

AVIS

Si vous utilisez un large tournevis plat, veillez à choisir un modèle à tige ronde. Un tournevis à tige carrée pourrait endommager le fourreau inférieur.

2 Assurez-vous que le fourreau inférieur est droit et bien stable, sur un établi ou sur le sol. Appuyez sur la poignée du démonte-pneu pour roue de descente afin de retirer les deux joints en même temps. Répétez l'opération de l'autre côté.

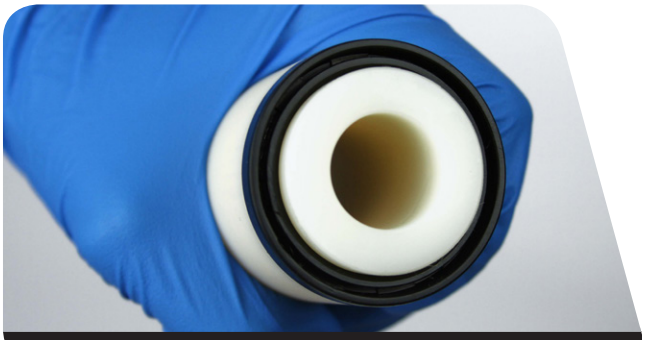
AVIS

Veillez à la stabilité du fourreau inférieur. Ne laissez pas les fourreaux inférieurs tourner dans des directions opposées, se rapprocher ou s'éloigner l'un de l'autre. Cela endommagerait les fourreaux inférieurs.

3 Vaporisez de l'alcool isopropylique sur l'intérieur et l'extérieur du fourreau inférieur et nettoyez-le avec un chiffon.

Entourez un long goujon d'un chiffon et glissez-le dans chaque fourreau inférieur pour en nettoyer l'intérieur.

4 Placez le joint d'étanchéité inférieur neuf (la face avec la rainure doit être visible) sur le côté étagé de l'outil d'installation des joints de 35 mm.

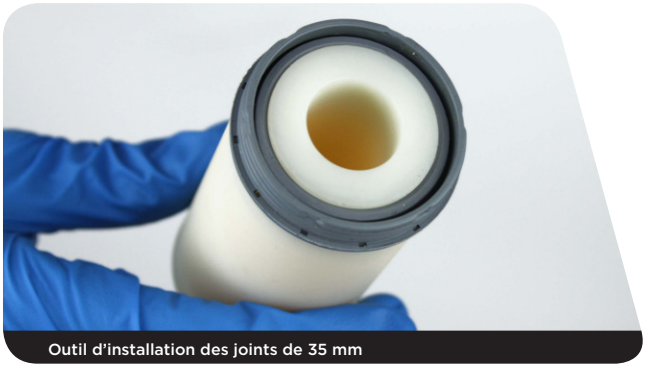

Outil d'installation des joints de 35 mm

5 Maintenez fermement le fourreau inférieur et, à l'aide de l'outil d'installation des joints, poussez bien droit le joint d'étanchéité inférieur dans le fourreau jusqu'à ce que le bas du joint soit bien au fond de son emplacement.

Outil d'installation des joints de 35 mm

6 Retirez le ressort métallique du nouveau joint anti-poussière et conservez-le précieusement.

Insérez la partie étroite du nouveau joint anti-poussière dans la partie étroite de l'outil d'installation des joints de 35 mm.

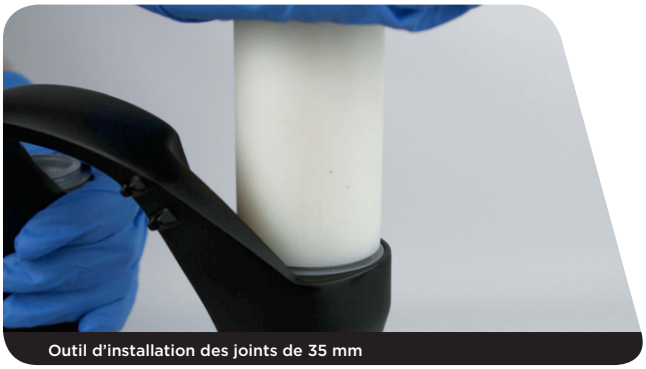


Outil d'installation des joints de 35 mm

7 Maintenez fermement le fourreau inférieur en place puis, à l'aide de l'outil d'installation des joints, insérez bien droit le joint anti-poussière dans le fourreau inférieur jusqu'à ce que la surface du joint affleure avec le haut de la surface du fourreau inférieur.

Remettez le ressort métallique en place sur le joint anti-poussière.

Répétez l'opération de l'autre côté.



Outil d'installation des joints de 35 mm

Entretien du ressort hélicoïdal

Dépose du ressort hélicoïdal

AVIS

Vérifiez qu'il n'y ait pas d'éraflures sur les pièces. Veillez à ne pas rayer les surfaces assurant l'étanchéité lorsque vous procédez à l'entretien de votre suspension. Les rayures peuvent entraîner des fuites.

Lorsque vous remplacez des joints d'étanchéité, utilisez vos doigts ou une pointe pour retirer le joint. Vaporisez de l'alcool isopropylique sur chaque pièce et nettoyez-la avec un chiffon. Appliquez de la graisse sur les nouveaux joints.

1 Serrez le tube supérieur du côté opposé à la chaîne dans un trépied d'atelier.

Côté opposé à la chaîne

2 À l'aide d'une clé à douille de 24 mm, retirez le capuchon supérieur.

Vaporisez de l'alcool isopropylique sur le filetage du tube supérieur puis nettoyez-le avec un chiffon.

24 mm

3 Avec les doigts ou une pointe, retirez le joint torique du capuchon supérieur. Avec les doigts, installez un joint torique neuf.

4 Avec les doigts, retirez la ou les entretoise(s) de précontrainte. Tirez le ressort hélicoïdal hors du tube supérieur.

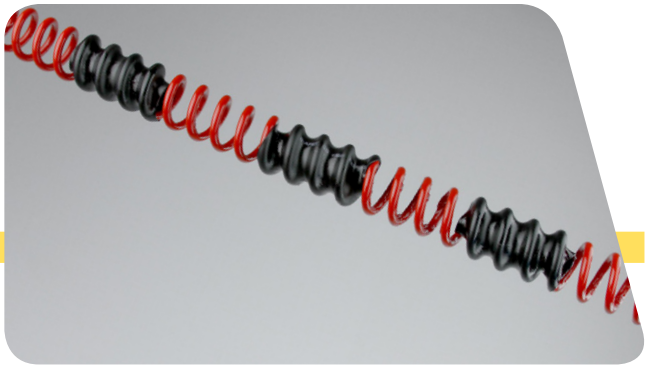
Vaporisez de l'alcool isopropylique sur la ou les entretoise(s) de précontrainte, le ressort hélicoïdal et le filetage du tube supérieur puis nettoyez-les avec un chiffon.

5 Vérifiez que les trois isolateurs sont bien répartis à intervalle régulier le long du ressort hélicoïdal et qu'il y a environ 50 mm de ressort sans isolateur à chaque extrémité.

Pour repositionner un isolateur, faites-le coulisser le long du ressort hélicoïdal à la main. Utilisez un pistolet chauffant ou un sèche-cheveux pour que l'isolateur se rétracte et se positionne convenablement. Chauffez l'isolateur de manière progressive jusqu'à ce que de la vapeur s'en dégage.

⚠ ATTENTION – RISQUE DE BRÛLURES

N'approchez pas le pistolet chauffant ou le sèche-cheveux trop près de l'isolateur. Cela pourrait causer un trou de brûlure sur l'isolateur. Laissez l'isolateur refroidir avant de le manipuler. Le non-respect de ces instructions peut causer des brûlures.



6 Insérez les bouts d'une grande pince à bec courbé pour anneaux élastiques dans les œillets de l'anneau de blocage. Appuyez fortement sur la pince pour pousser l'embase à l'intérieur du tube supérieur de manière à ce qu'elle comprime et éjecte la bague de blocage.

Faites glisser la bague de blocage sur votre doigt pour libérer la came du ressort.

Pince à bec courbé pour anneaux élastiques

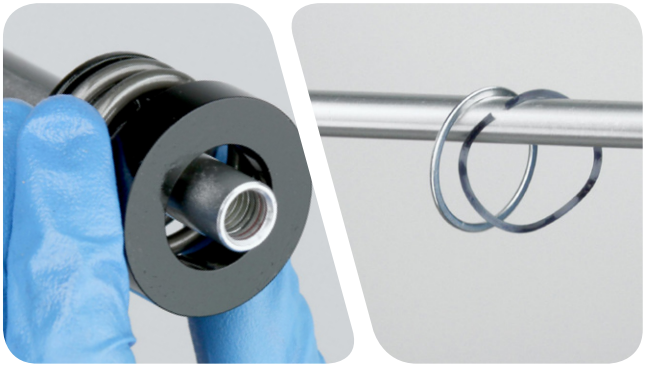
7 Retirez l'unité de la came du ressort du tube supérieur.

8 Vaporisez de l'alcool isopropylique sur l'intérieur et l'extérieur du tube supérieur puis nettoyez-le avec un chiffon.

Entourez un long goujon d'un chiffon et insérez-le dans le tube supérieur pour en nettoyer l'intérieur.

9 Retirez l'unité de l'embase, la rondelle ondulée et la rondelle de maintien de la came du ressort.

Vaporisez de l'alcool isopropylique sur la came du ressort, le support du ressort et l'unité de l'embase puis nettoyez-les avec un chiffon.

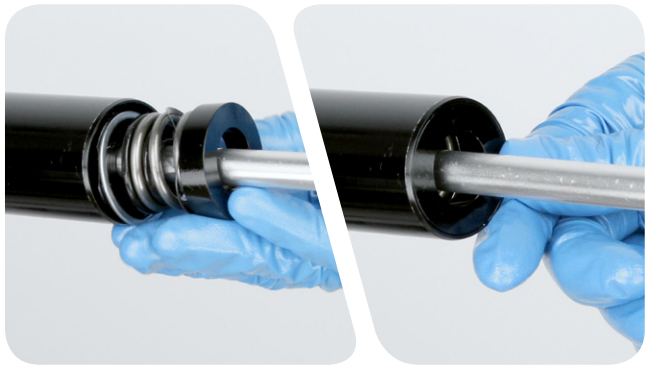


Installation du ressort hélicoïdal

1 Mettez en place une rondelle de maintien et une rondelle ondulée neuves sur la came du ressort de manière à ce que la rondelle de maintien se trouve au plus près du support du ressort.

Mettez en place l'unité de l'embase sur la came du ressort de manière à ce que le petit ressort de talonnage soit orienté vers le support du ressort.

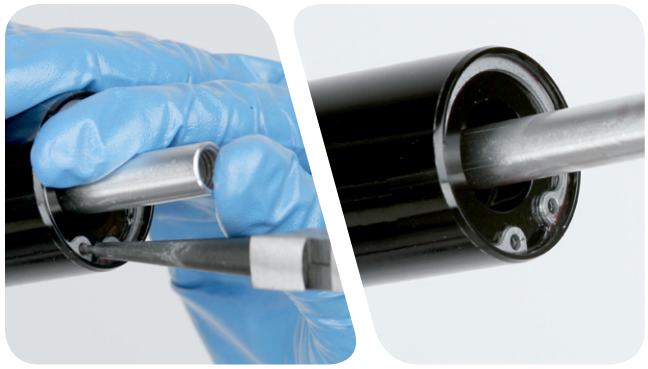
2 Insérez l'unité de la came du ressort par le bas du tube supérieur en la poussant fermement jusqu'à ce que la rainure de la bague de blocage soit visible.



3 Insérez les bouts d'une grande pince à bec courbé dans les œillets de l'anneau de blocage, puis installez-le dans la cannelure.

"Vérifiez que l'anneau de blocage soit correctement installé dans la cannelure prévue à cet effet en faisant pivoter l'anneau de blocage et la tête d'étanchéité à l'aide de la pince à bec courbé de gauche à droite et de droite à gauche à plusieurs reprises, puis tirer la came du ressort fermement vers le bas.

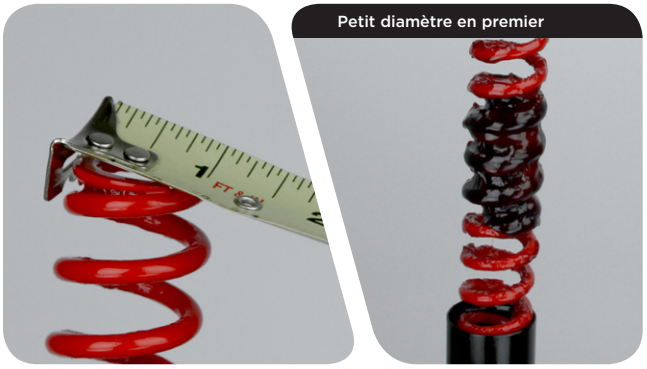
Les anneaux de blocage ont un côté avec un bord acéré et un autre avec un bord arrondi. Installez les anneaux de blocage en faisant en sorte que le côté avec le bord acéré soit orienté vers l'outil pour faciliter l'installation et le démontage.



4 Appliquez une bonne dose de graisse liquide O-Ring® PM600 sur le ressort hélicoïdal.

À l'aide d'un mètre ruban, mesurez les extrémités du ressort hélicoïdal pour déterminer laquelle a le plus petit diamètre.

Insérez la plus petite extrémité du ressort hélicoïdal par le haut du tube supérieur.

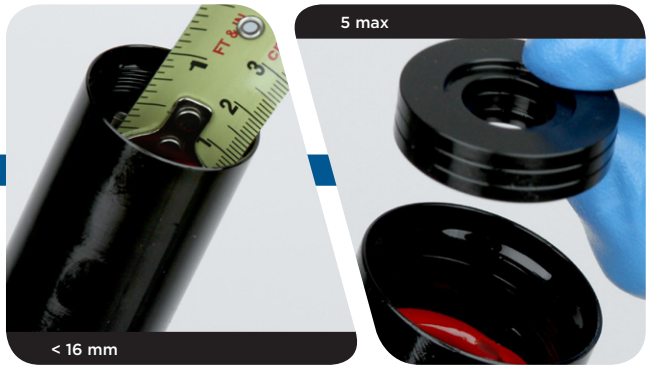


5 À l'aide d'un mètre ruban, mesurez la distance entre le haut du ressort hélicoïdal et le haut du tube supérieur. Cette mesure doit être inférieure à 16 mm.

Ajoutez jusqu'à cinq entretoises de précontrainte afin d'atteindre une distance de 16 mm ou la mesure de précontrainte désirée.

AVIS

Le fait d'installer plus de cinq entretoises de précontrainte dans le tube supérieur peut endommager votre fourche.



6 Mettez en place le capuchon supérieur sur le haut du tube supérieur.

À l'aide d'une clé dynamométrique équipée d'une douille de 24 mm, serrez le capuchon supérieur à un couple de 7,3 N•m.

Entretien du Charger Damper™

Démontage du Charger Damper™

AVIS

Utilisez des mâchoires en aluminium tendre afin de protéger l'unité du Charger Damper™ lorsque vous la serrez dans un étau.

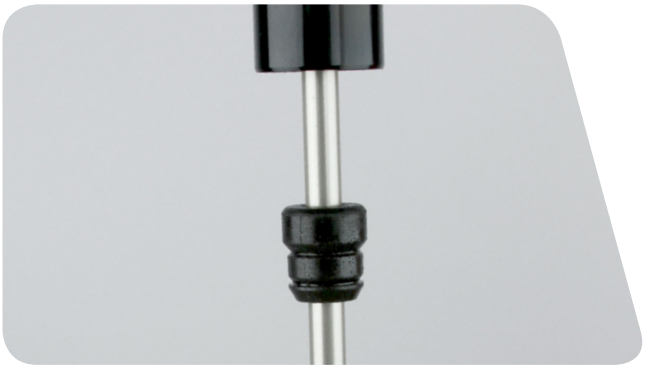
Vérifiez qu'il n'y ait pas d'éraflure sur les pièces. Veillez à ne pas rayer les surfaces assurant l'étanchéité lorsque vous procédez à l'entretien de votre suspension. Les rayures peuvent entraîner des fuites.

Lorsque vous remplacez des joints d'étanchéité, utilisez vos doigts ou une pointe pour retirer le joint. Vaporisez de l'alcool isopropylique sur chaque pièce puis nettoyez-la avec un chiffon. Appliquez de la graisse SRAM® Butter sur les nouveaux joints.

1 Serrez le tube supérieur du côté de la chaîne dans un trépied d'atelier.

Côté de la chaîne

2 Avec les doigts, retirez la butée de talonnage de la came de l'amortisseur du rebond.

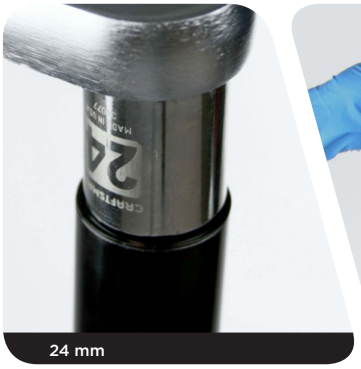


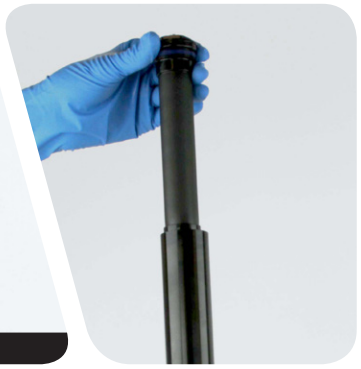
3 À l'aide d'une clé hexagonale de 2 mm, retirez la vis de blocage de la molette. Retirez la molette de réglage de compression basse vitesse.

2 mm

4 À l'aide d'une clé à douille de 24 mm, desserrez le capuchon supérieur de compression. Retirez l'unité du Charger Damper™ du tube supérieur.

Nettoyez le filetage du tube supérieur avec un chiffon.

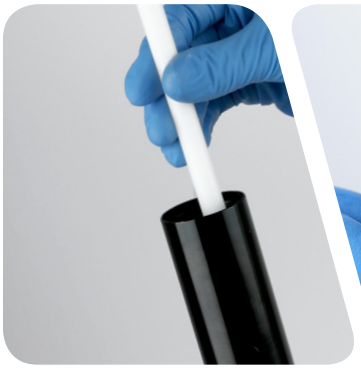


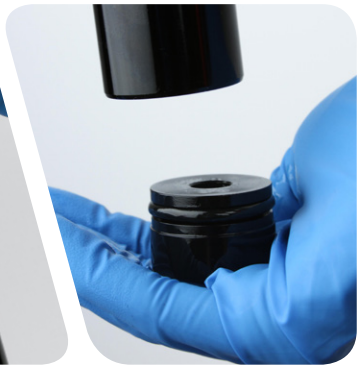


5 À l'aide d'une pointe ou de vos doigts, retirez le joint torique du capuchon supérieur de compression. Installez un joint torique neuf sur le capuchon supérieur de compression.

6 À l'aide d'une grande pince à bec courbé pour anneaux élastiques, retirez l'anneau de blocage situé en bas du tube supérieur.

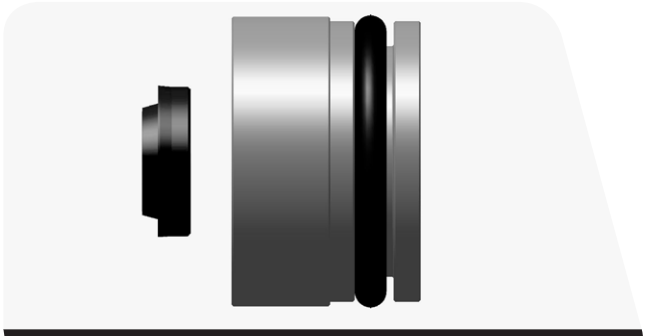
7 Insérez un long goujon par le haut du tube supérieur et poussez la tête d'étanchéité inférieure hors du tube supérieur.





8 Avec les doigts, retirez le joint torique externe situé sur la tête d'étanchéité inférieure. À l'aide d'une pointe, piquez et retirez le joint d'étanchéité interne de la tête d'étanchéité inférieure.

Avec les doigts, installez un joint torique et un joint d'étanchéité neufs sur la tête d'étanchéité inférieure.



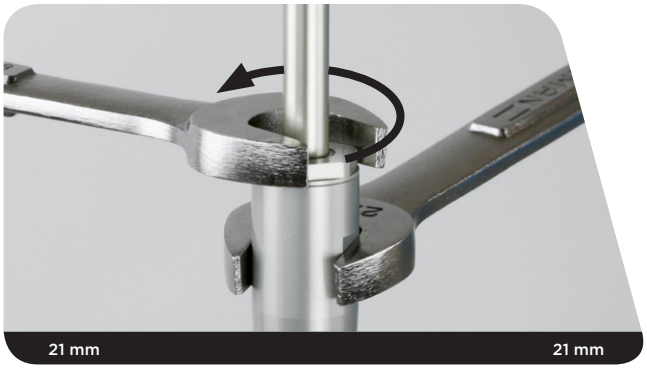
Orientation du joint d'étanchéité

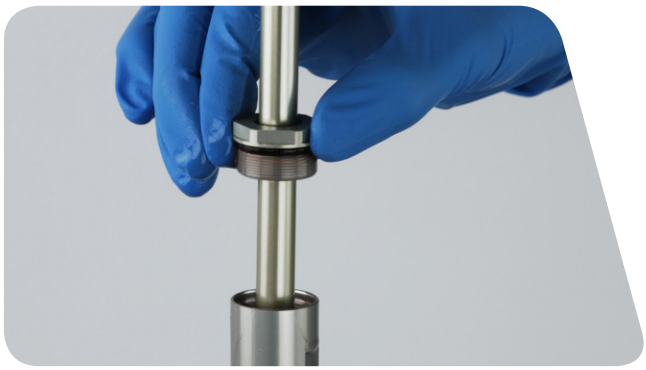
9 Retirez le tube supérieur du côté de la chaîne du trépied d'atelier.

Serrez le tube de la cartouche dans un trépied d'atelier avec l'amortisseur du rebond tourné vers le haut.

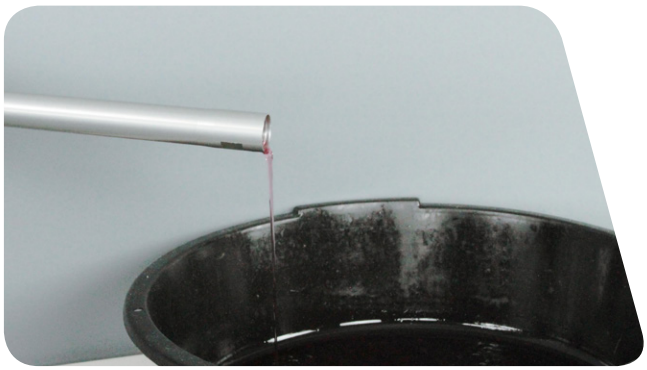
10 Serrez une clé plate de 21 mm sur les bords plats de la tête d'étanchéité de l'amortisseur du rebond. Serrez une seconde clé plate de 21 mm sur les bords plats du tube de la cartouche.

En maintenant le tube de la cartouche bien en place, faites tourner la tête d'étanchéité de l'amortisseur du rebond dans le sens inverse des aiguilles d'une montre afin de desserrer et de retirer la came du rebond et l'unité du piston.

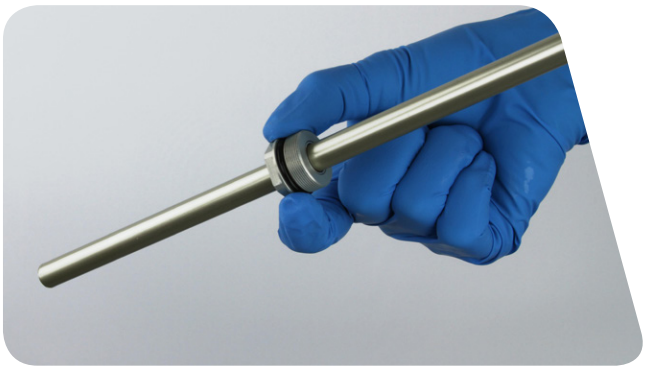




11 Retirez le tube de la cartouche du trépied d'atelier et versez le liquide dans le récipient prévu à cet effet.

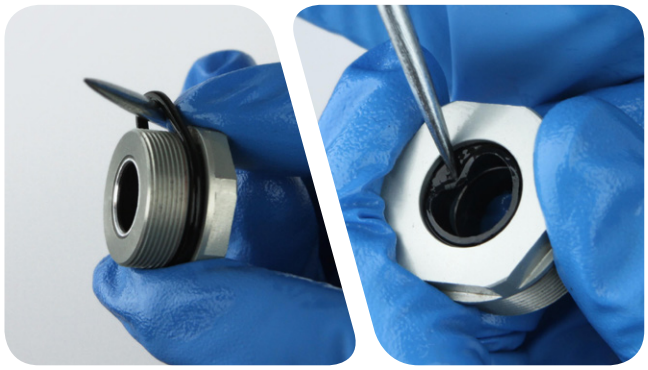


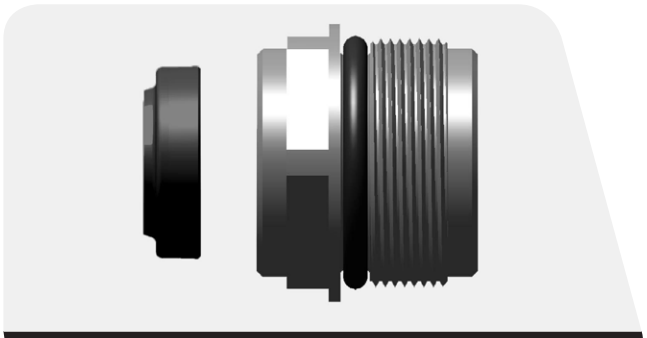
12 Retirez la tête d'étanchéité de l'amortisseur du rebond de la came de l'amortisseur du rebond.



13 Avec les doigts ou une pointe, retirez le joint torique externe de la tête d'étanchéité de l'amortisseur du rebond. À l'aide d'une pointe, piquez et retirez le joint d'étanchéité.

Avec les doigts, installez un joint torique et un joint d'étanchéité neufs.





Orientation du joint d'étanchéité

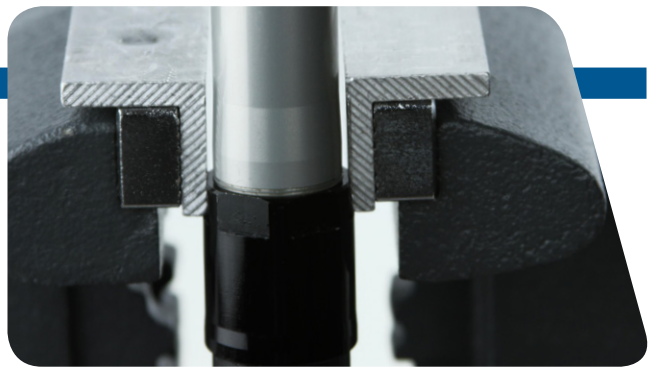
14 Avec les doigts, retirez la bague de coulissage du piston de l'amortisseur du rebond.

Avec les doigts, installez une bague de coulissage neuve. Conservez précieusement l'unité de la came du rebond.

15 Serrez les bords plats du coupleur dans un étau avec le tube de la cartouche tourné vers le haut.

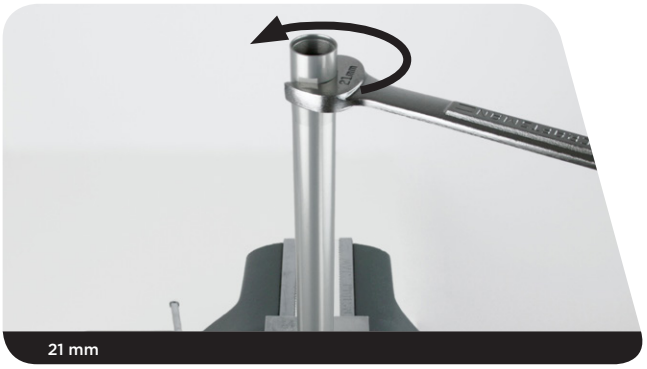
AVIS

Ne serrez pas le tube de la cartouche dans l'étau.



16 Serrez une clé plate de 21 mm sur les bords plats du tube de la cartouche. Maintenez le coupleur bien en place dans l'étau et tournez la clé dans le sens inverse des aiguilles d'une montre afin de desserrer et de retirer le tube de la cartouche du coupleur.

Conservez précieusement le tube de la cartouche.


21 mm

17 Retirez le coupleur, la vessie et l'unité du capuchon supérieur de compression de l'étau.

À l'aide d'une pince à bec fin, retirez l'unité du piston de compression au-dessus d'un récipient pour recueillir l'huile.

Du liquide va s'écouler du coupleur.

Pince à bec fin

18 Versez le liquide dans le récipient prévu à cet effet.

19 Serrez les bords plats du coupleur dans un étau avec le capuchon supérieur de compression tourné vers le haut.

À l'aide d'une clé à douille de 6 mm, retirez l'écrou de maintien du capuchon supérieur de compression.

6 mm

20 À l'aide d'une pince à bec fin, retirez le régleur de compression basse vitesse hors du capuchon supérieur de compression.

Pince à bec fin

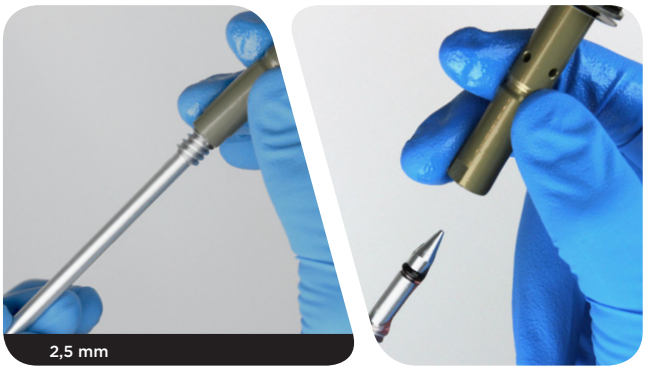
21 Avec les doigts ou une pointe, retirez le joint torique situé sur le régleur de compression basse vitesse.

Avec les doigts, installez un joint torique neuf.

22 Avec les doigts ou une pointe, retirez le joint torique du piston de compression.

Avec les doigts, installez un joint torique neuf.

23 À l'aide d'une clé hexagonale de 2,5 mm ou avec les doigts, retirez l'aiguille de compression basse vitesse.

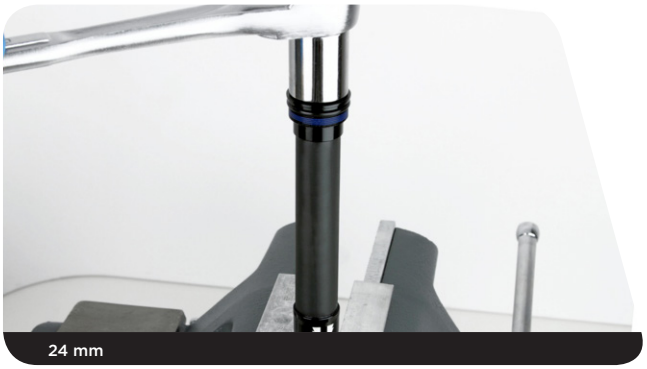

2,5 mm

24 Avec les doigts ou une pointe, retirez le joint torique de l'aiguille de compression basse vitesse.

Avec les doigts, installez un joint torique neuf.

25 À l'aide d'une clé à douille de 24 mm, desserrez et retirez le coupleur ou le capuchon supérieur de compression (en fonction de ce qui vient en premier) de la vessie.

Retirez l'unité de l'étau.

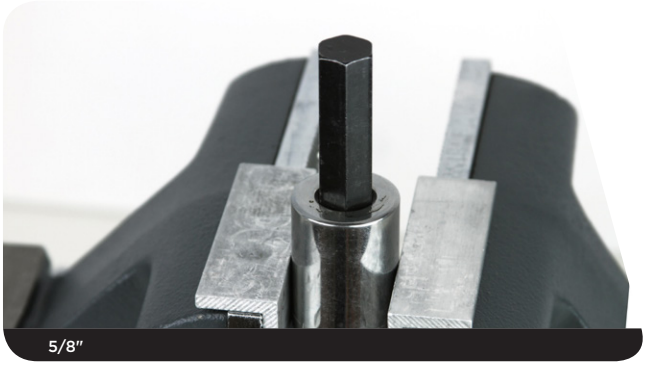


26 Serrez une douille hexagonale de 5/8 po dans un étau.

Si le **capuchon supérieur de compression** est venu en premier à l'étape 25, placez la vessie sur la douille hexagonale avec le coupleur tourné vers le haut. À l'aide d'une clé plate de 25 mm, retirez le coupleur.

Si le **coupleur** est venu en premier à l'étape 25, placez la vessie sur la douille hexagonale avec le capuchon supérieur de compression tourné vers le haut. À l'aide d'une clé à douille de 24 mm, retirez le capuchon supérieur de compression.

Retirez l'unité de l'étau.



27 À l'aide d'une pointe ou de vos doigts, retirez le joint torique situé à l'intérieur du coupleur.

Avec les doigts, installez un joint torique neuf.

28 Avec les doigts, retirez la vessie du manchon de la vessie. Vérifiez qu'elle ne présente ni marque d'usure ni fissure. Dans le cas contraire, remplacez la vessie.

Vaporisez de l'alcool isopropylique sur la vessie et le manchon de la vessie puis nettoyez-les avec un chiffon.

Nouveau réglage facultatif du Charger Damper™

Le Charger Damper™ de la fourche BoXXer™ est vendu avec des rondelles supplémentaires sur le piston afin de permettre au cycliste de modifier le réglage de la compression et/ou du rebond.

Si votre réglage du rebond est de un ou deux clics à partir de la position ouverte, nous vous recommandons d'opter pour un réglage doux du rebond. Si votre réglage de la compression est de un ou deux clics à partir de la position ouverte, nous vous recommandons d'opter pour un réglage doux de la compression.

Inversement, si votre réglage du rebond est de un ou deux clics à partir de la position fermée, nous vous recommandons d'opter pour un réglage ferme du rebond. Si votre réglage de la compression est de un ou deux clics à partir de la position fermée, nous vous recommandons d'opter pour un réglage ferme de la compression.

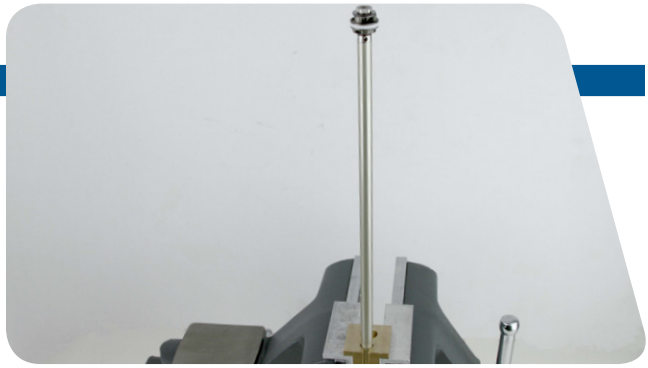
À la livraison, tous les Charger Damper des fourches BoXXer sont réglés sur un amortissement moyen.

Nouveau réglage facultatif du rebond

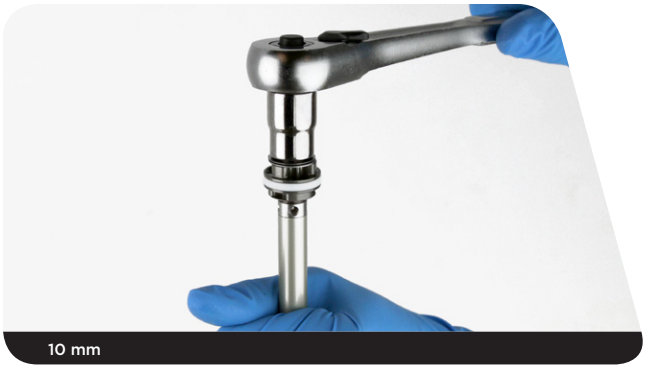
1 Serrez la base de la came de l'amortisseur du rebond dans un étau équipé de cales pour amortisseur arrière RockShox®.

AVIS

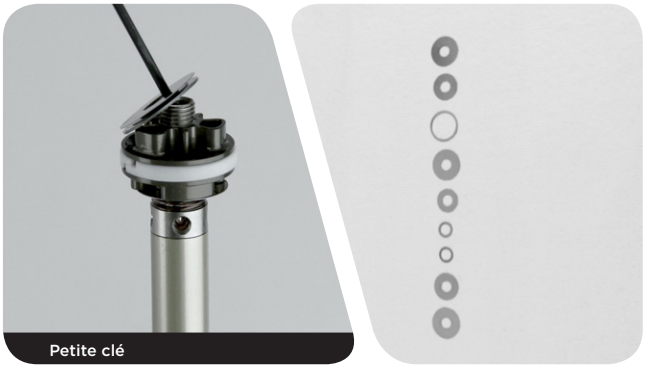
Pour éviter d'endommager la came de l'amortisseur du rebond, ne serrez pas directement la came dans l'étau.



2 À l'aide d'une clé à douille de 10 mm, retirez l'écrou du piston. À la main, maintenez la came de l'amortisseur du rebond pour qu'elle soit bien stable.



3 Faites glisser les rondelles sur une petite clé ou une pointe pour les retirer du piston de l'amortisseur du rebond. Déposez délicatement les rondelles sur un chiffon en les laissant bien dans l'ordre dans lequel elles se trouvaient sur le piston.



4 Reportez-vous au tableau ci-dessous pour savoir quelles rondelles mettre en place sur le piston de l'amortisseur du rebond afin d'obtenir le réglage souhaité. À l'aide d'un pied à coulisse, vérifiez le diamètre externe ainsi que l'épaisseur de la rondelle ou bien imprimez cette page (avec un zoom de page réglé sur 100 %) afin de disposer les rondelles directement sur les gabarits de la page.

À la livraison, tous les Charger Damper™ des fourches BoXXer™ sont réglés sur un amortissement moyen.

100 mm

*Imprimez cette page avec un zoom à 100 % et reportez-vous au tableau pour obtenir le réglage du rebond souhaité.

Réglage doux du rebond

Taille de la rondelle 1:1* Dimension externe (mm)	Rondelle 1:1* Épaisseur (mm)
8	0,3
12	0,1
14	0,1
16	0,1
8	0,2
16	0,1

Bas de l'empilement face au piston

16	0,1
14	0,1
Anneau de 16	0,2

Pour un réglage doux, les rondelles 16 x 6 x 0,1 ; 14 x 6 x 0,1 et 16 x 14 x 0,2 ne sont pas utilisées. Conservez-les précieusement car elles pourraient vous servir dans le cas d'un réglage moyen ou ferme.

Réglage moyen du rebond (réglage usine)

Taille de la rondelle 1:1* Dimension externe (mm)	Rondelle 1:1* Épaisseur (mm)
16	0,1
14	0,1
8	0,2
8	0,3
12	0,1
16	0,1
Anneau de 16	0,2
14	0,1
16	0,1

Bas de l'empilement face au piston

Réglage ferme du rebond

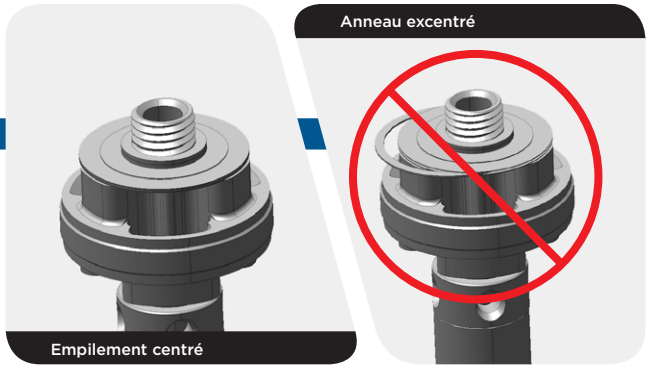
Taille de la rondelle 1:1* Dimension externe (mm)	Rondelle 1:1* Épaisseur (mm)
8	0,3
14	0,1
16	0,1
8	0,2
12	0,1
16	0,1
Anneau de 16	0,2
14	0,1
16	0,1

Bas de l'empilement face au piston

5 Mettez les rondelles en place sur une petite clé ou une pointe en respectant l'ordre requis pour le réglage souhaité. Faites glisser l'empilement des rondelles sur le piston. Avec les doigts, appuyez sur les rondelles et centrez l'empilement.

AVIS

Veillez à ce que l'anneau soit bien centré par rapport aux rondelles.

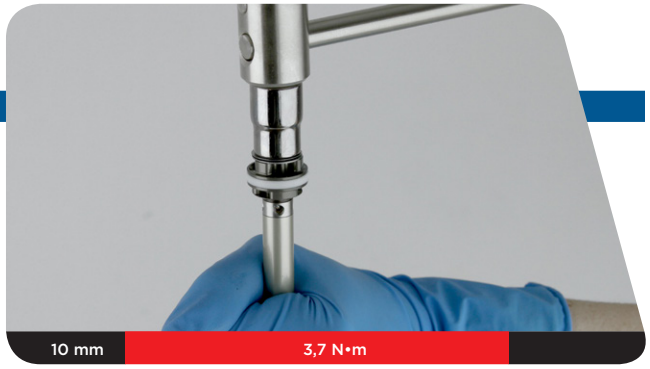


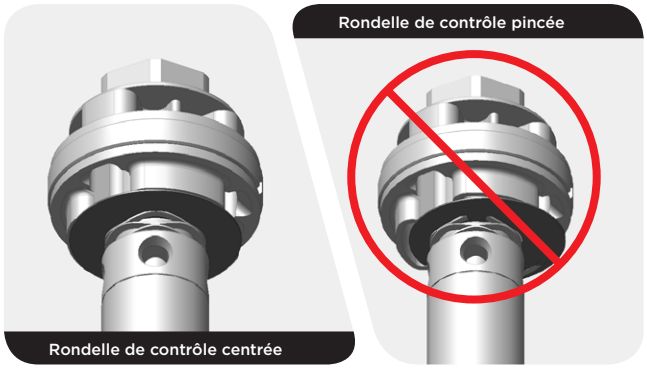
6 Vissez l'écrou du piston principal sur le piston de l'amortisseur du rebond. À l'aide d'une clé dynamométrique équipée d'une douille de 10 mm, serrez l'écrou à un couple de 3,7 N-m.

AVIS

Veillez à ce que la rondelle de contrôle soit bien centrée et non pincée sous le piston.

Retirez l'unité de l'étau.



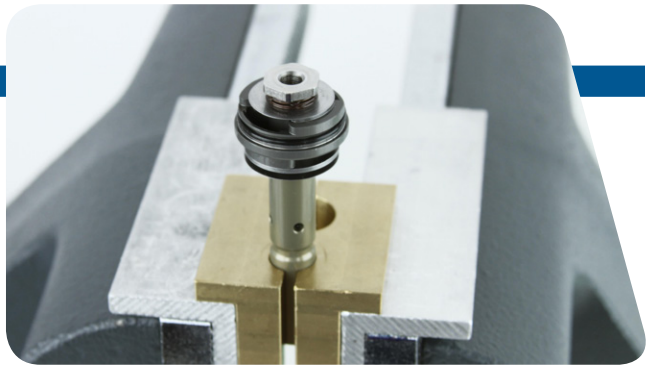


Nouveau réglage facultatif de compression

1 Serrez la came du piston de compression dans un étau équipé de cales pour amortisseur arrière RockShox®.

AVIS

Pour éviter d'endommager le piston de compression, veillez à placer la came dans l'étau de manière à ce que les cales ne touchent jamais le piston.



2 À l'aide d'une clé à douille de 10 mm, retirez l'écrou du piston.

10 mm

3 À l'aide d'une petite clé, retirez l'unité du piston de la came de l'amortisseur de compression. Déposez délicatement les rondelles sur un chiffon en les laissant bien dans l'ordre dans lequel elles se trouvaient sur le piston

Petite clé

4 Reportez-vous au tableau ci-dessous pour savoir quelles rondelles mettre en place sur le piston de compression afin d'obtenir le réglage souhaité. À l'aide d'un pied à coulisse, vérifiez le diamètre externe ainsi que l'épaisseur de la rondelle ou bien imprimez cette page (avec un zoom de page réglé sur 100 %) afin de disposer les rondelles directement sur les gabarits de la page.

À la livraison, tous les Charger Damper™ des fourches BoXXer™ sont réglés sur un amortissement moyen.

100 mm

*Imprimez cette page avec un zoom à 100 % et reportez-vous au tableau pour obtenir le réglage du rebond souhaité.

Réglage de compression souple

Taille de la rondelle 1:1* Dimension externe (mm)	Rondelle 1:1* Épaisseur (mm)
16	0,1
18	0,2
18	0,15
8	0,3
8	0,3
8	0,3
8	0,3
18	0,15
18	0,15
18	0,15
Anneau de 18	0,3
16	0,15
18	0.1

Bas de l'empilement face au piston

Réglage de compression moyen (réglage usine)

Taille de la rondelle 1:1* Dimension externe (mm)	Rondelle 1:1* Épaisseur (mm)
16	0,1
18	0,2
8	0,3
8	0,3
8	0,3
8	0,3
18	0,15
18	0,15
18	0,15
18	0,15
Anneau de 18	0,3
16	0,15
18	0.1

Bas de l'empilement face au piston

Réglage de compression ferme

Taille de la rondelle 1:1* Dimension externe (mm)	Rondelle 1:1* Épaisseur (mm)
16	0,15
18	0,15
8	0,3
8	0,3
8	0,3
8	0,3
18	0,2
18	0,15
18	0,15
18	0,15
Anneau de 18	0,3
16	0,1
18	0.1

Bas de l'empilement face au piston

5 Appliquez une petite quantité de frein-filet Loctite® Red 2760™ sur le filetage de la came de compression.

AVIS

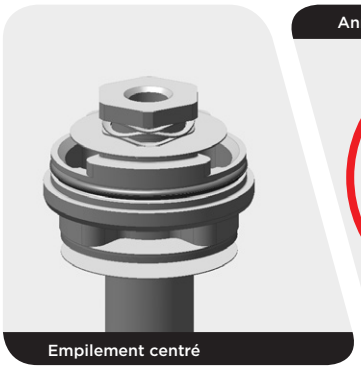
Veillez à ce que le frein-filet n'entre pas en contact avec les rondelles.

Frein-filet Loctite Red 2760

6 Mettez les rondelles en place sur une petite clé en respectant l'ordre requis pour le réglage souhaité. Installez l'unité du piston sur la came de l'amortisseur de compression. Avec les doigts, appuyez sur les rondelles et centrez l'empilement.

AVIS

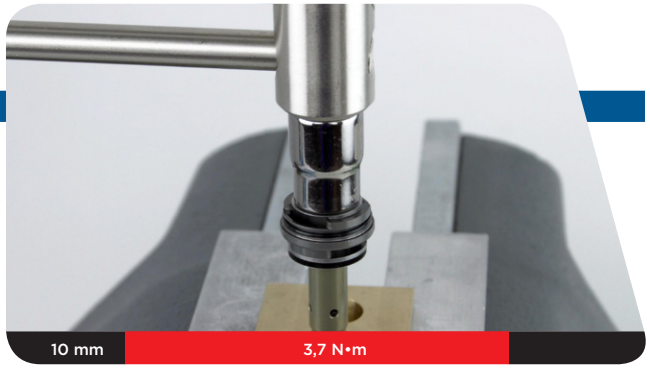
Vérifiez que l'anneau est bien centré par rapport aux autres rondelles.



Empilement centré

Anneau excentré

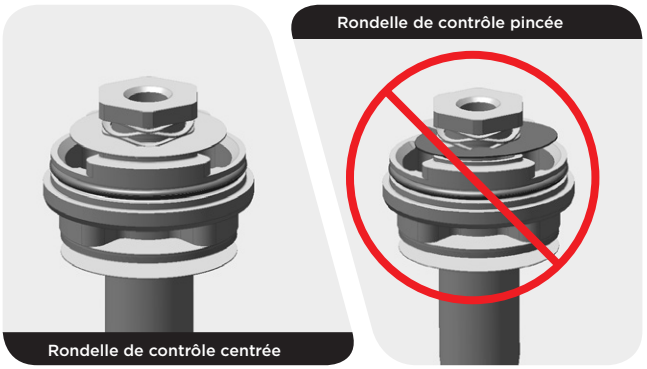
7 Vissez l'écrou du piston sur la came de l'amortisseur de compression. À l'aide d'une clé dynamométrique équipée d'une douille de 10 mm, serrez l'écrou à un couple de 3,7 N•m.



AVIS

Veillez à ce que la rondelle de contrôle soit bien centrée et non pincée par l'écrou du piston.

Retirez l'unité de l'étau.



Assemblage et purge du Charger Damper™

AVIS

Veillez à utiliser des mâchoires en aluminium tendre afin de protéger l'unité du Charger Damper™ lorsque vous utilisez un étau.

Vérifiez qu'il n'y ait pas d'éraflure sur les pièces. Veillez à ne pas rayer les surfaces assurant l'étanchéité lorsque vous procédez à l'entretien de votre suspension. Les rayures peuvent entraîner des fuites.

Lorsque vous remplacez des joints d'étanchéité, utilisez vos doigts ou une pointe pour retirer le joint. Vaporisez de l'alcool isopropylique sur chaque pièce et essuyez-la avec un chiffon. Appliquez de la graisse SRAM® Butter sur les nouveaux joints.

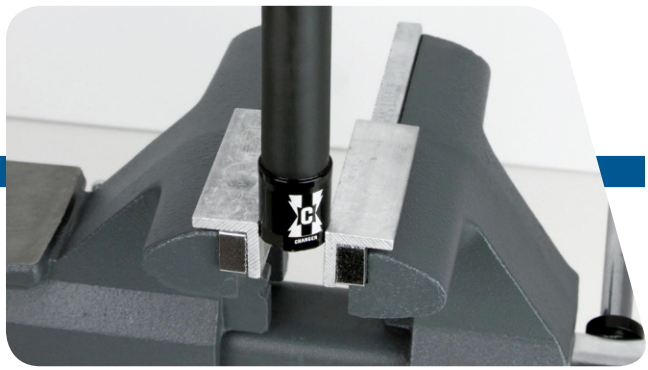
1 Avec les doigts, mettez en place la vessie sur le manchon de la vessie. Veillez à ce que la vessie soit bien centrée les deux extrémités du manchon.

2 Appliquez une bonne dose de SRAM® Butter sur les deux extrémités de la vessie.

3 Vissez le capuchon supérieur de compression sur une extrémité de l'unité de la vessie et le coupleur sur l'autre extrémité.

4 Serrez les bords plats du coupleur dans un étau avec le capuchon supérieur de compression tourné vers le haut.

À l'aide d'une clé dynamométrique équipée d'une douille de 24 mm, serrez le capuchon supérieur de compression à un couple compris entre 4,5 et 5,5 N•m.



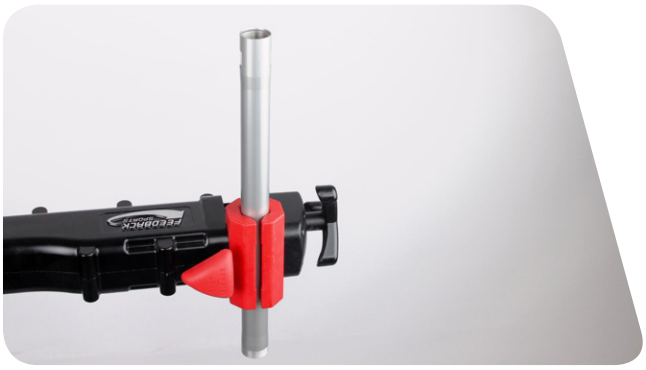
AVIS

Veillez à ce que la vessie ne tourne pas durant l'opération. Si la vessie commence à tourner, dévissez le capuchon supérieur de compression et le coupleur et répétez les étapes 1 à 4.

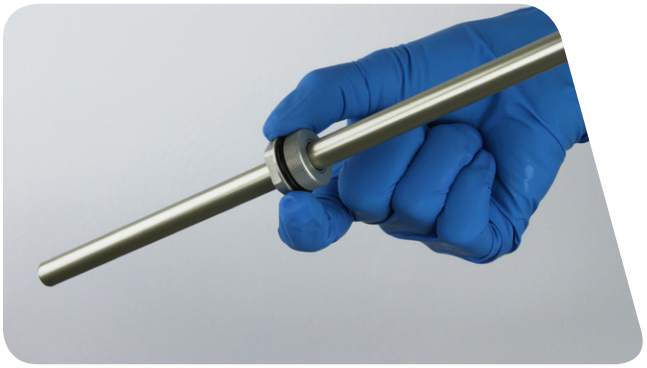
5 Vaporisez de l'alcool isopropylique sur l'intérieur et l'extérieur du tube de la cartouche. Nettoyez l'extérieur du tube de la cartouche avec un chiffon.

Entourez un long goujon d'un chiffon et insérez-le dans le tube de la cartouche pour en nettoyer l'intérieur.

6 Serrez le tube de la cartouche dans un trépied d'atelier avec le filetage tourné vers le bas et les bords plats tournés vers le haut.



7 Installez la tête d'étanchéité de l'amortisseur du rebond sur la came de l'amortisseur du rebond avec le filetage tourné vers le piston.

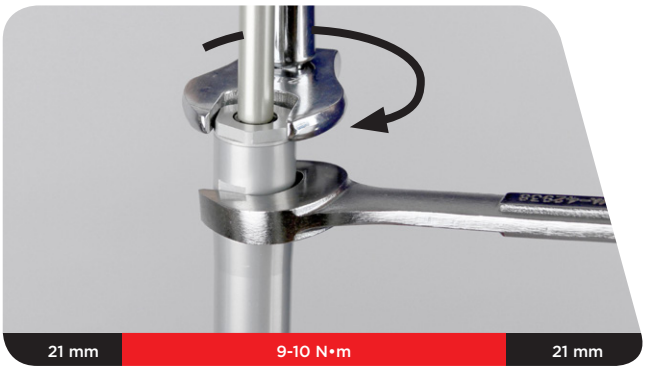


8 Insérez l'amortisseur du rebond par le côté du piston dans le haut du tube de la cartouche. Avec les doigts, vissez la tête d'étanchéité de l'amortisseur du rebond sur le haut du tube de la cartouche.

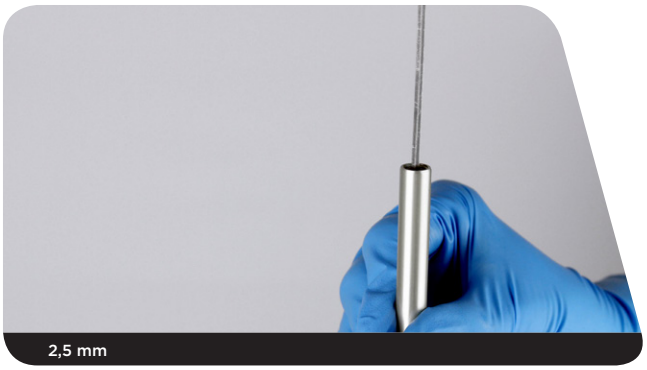
9 Serrez une clé dynamométrique équipée d'une douille articulée de 21 mm sur les bords plats de la tête d'étanchéité de l'amortisseur du rebond. Serrez une clé plate de 21 mm sur les bords plats du tube de la cartouche de l'amortisseur.

Tout en maintenant le tube de la cartouche de l'amortisseur bien en place, tournez la tête d'étanchéité de l'amortisseur du rebond dans le sens des aiguilles d'une montre afin de serrer l'unité du rebond à un couple compris entre 9 et 10 N•m.

Pour une meilleure précision de la mesure du couple, installez la douille articulée sur la clé dynamométrique en formant un angle de 90 ° avec le manche.

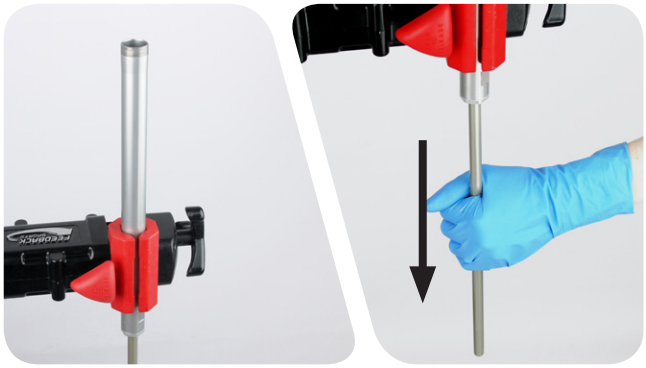


10 Insérez une clé hexagonale de 2,5 mm à l'intérieur de la came du rebond jusqu'à ce qu'elle touche la vis de réglage du rebond. Tournez la clé dans le sens inverse des aiguilles d'une montre jusqu'à ce qu'elle se bloque. Le régleur du rebond est désormais en position ouverte.

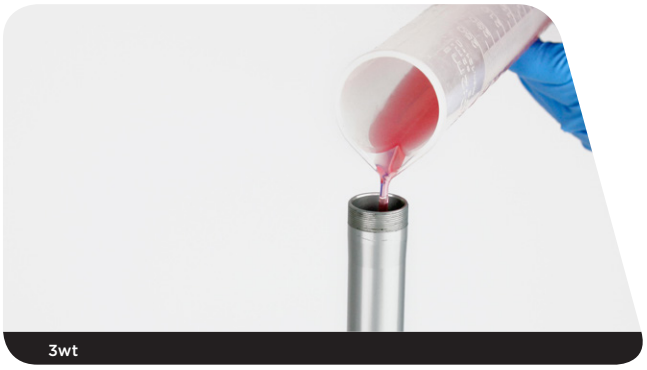


11 Retirez l'unité du tube de la cartouche du trépied d'atelier, retournez-la et serrez-la dans un trépied d'atelier de manière à ce que la came du rebond soit tournée vers le bas.

Tirez la came du rebond vers le bas.



12 Versez du liquide de suspension RockShox® 3wt à l'intérieur du tube de la cartouche jusqu'à ce que celui-ci soit à moitié plein environ.



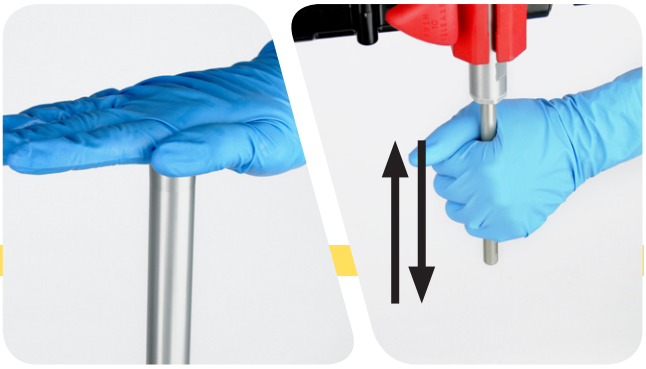
13 Avec la paume de la main ou un chiffon, recouvrez le tube de la cartouche et actionnez la came de rebond de l'amortisseur à plusieurs reprises afin de préparer la purge de l'air contenu dans l'amortisseur.

Ajoutez du liquide de suspension RockShox® 3wt dans le tube de la cartouche jusqu'à ce que le liquide affleure avec le haut du tube.

Avec le doigt, faites disparaître toutes les bulles d'air présentes à la surface du liquide.

⚠ ATTENTION – DANGER POUR LES YEUX

Tirez lentement la came de l'amortisseur du rebond vers le bas. Le non-respect de ces instructions ferait jaillir du liquide hors du tube de la cartouche. Portez toujours des lunettes de sécurité.



14 Insérez l'aiguille de compression basse vitesse dans l'unité du piston de compression. Avec les doigts ou une clé hexagonale de 2,5 mm, tournez l'aiguille dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à ce qu'elle se bloque puis dévissez-la d'un demi-tour.

Enroulez un chiffon autour du tube de la cartouche. Insérez l'unité du piston de compression dans le tube de la cartouche.

AVIS

Le fait de ne pas dévisser l'aiguille d'un demi-tour peut empêcher la fourche de fonctionner correctement.

15 Vaporisez de l'alcool isopropylique sur le filetage du tube de la cartouche puis nettoyez-le avec un chiffon.

Vaporisez de l'alcool isopropylique sur le filetage à l'intérieur du coupleur puis nettoyez-le avec un chiffon.

16 Appliquez une petite quantité de frein-filet Loctite® Blue 242™ sur le filetage du coupleur.

AVIS

Veillez à ce que le frein-filet n'entre pas en contact avec les joints toriques ou la vessie.

17 Avec les doigts, vissez le coupleur sur le tube de la cartouche.

Serrez une clé dynamométrique équipée d'une douille articulée de 25 mm sur les bords plats du coupleur. Serrez une clé plate de 21 mm sur les bords plats du tube de la cartouche de l'amortisseur.

Tout en maintenant le tube de la cartouche de l'amortisseur bien en place, serrez le coupleur à un couple compris entre 9 et 10 N•m.

Pour une meilleure précision de la mesure du couple, installez la douille articulée sur la clé dynamométrique en formant un angle de 90 ° avec le manche.

18 Versez du liquide de suspension RockShox® 3wt à l'intérieur du capuchon supérieur de compression jusqu'à ce que celui-ci soit à moitié plein environ.

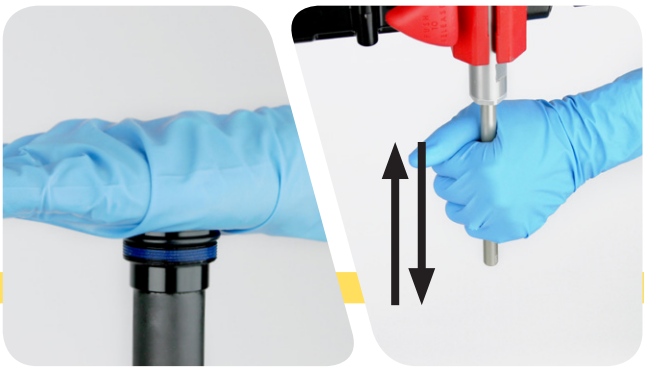
19 Avec la paume de la main ou un chiffon, recouvrez le capuchon supérieur de compression et actionnez la came de l'amortisseur du rebond à plusieurs reprises afin de préparer la purge des bulles d'air contenues dans l'amortisseur.

Ajoutez du liquide de suspension RockShox 3wt à l'intérieur du capuchon supérieur jusqu'à ce que le liquide affleure avec le haut du capuchon supérieur.

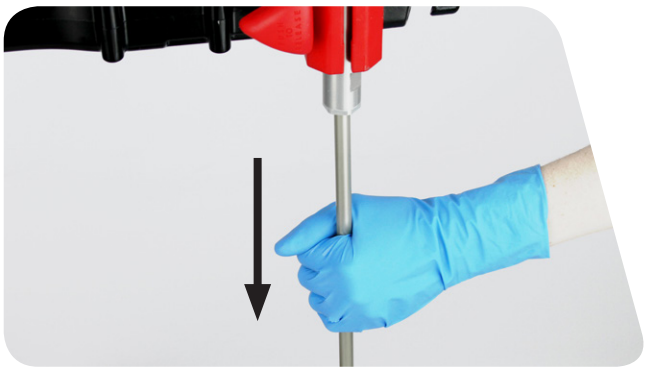
Avec le doigt, faites disparaître toutes les bulles d'air présentes à la surface du liquide.

⚠ ATTENTION – DANGER POUR LES YEUX

Du liquide peut jaillir de l'unité du capuchon supérieur de l'amortisseur. Portez toujours des lunettes de sécurité.



20 Tirez la came de l'amortisseur du rebond vers le bas et à fond.



21 Remplissez la seringue de purge d'1/3 avec du liquide de suspension 3wt puis vissez la seringue dans l'unité du capuchon supérieur de compression.

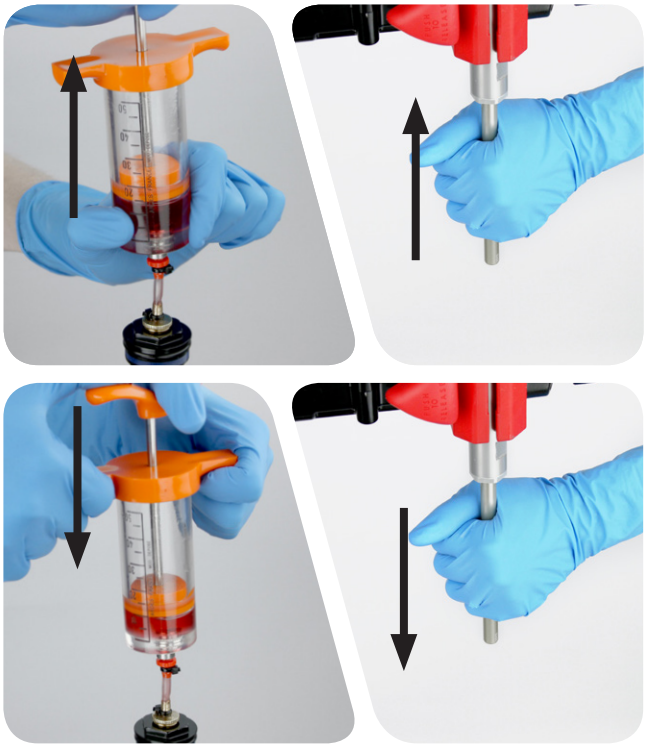
22 Créez une dépression dans l'unité de l'amortisseur en tirant sur le piston de la seringue tout en repoussant la came de l'amortisseur du rebond vers le haut. Ceci fera sortir les bulles d'air contenues dans l'unité de l'amortisseur.

Mettez l'unité de l'amortisseur en pression en appuyant sur le piston de la seringue vers le bas tout en tirant la came de l'amortisseur du rebond vers le bas.

Tout en maintenant le piston de la seringue vers le bas, actionnez la came de l'amortisseur du rebond à plusieurs reprises afin de purger les bulles d'air.

La vessie va se dilater et se contracter. Ceci est normal.

Continuez à créer une dépression puis à mettre l'unité de l'amortisseur en pression jusqu'à ce que seules de très fines bulles ressortent de l'unité de l'amortisseur.



23 Assurez-vous que la came de l'amortisseur du rebond est en position de détente complète en tirant la came vers le bas.

Repoussez le piston de la seringue puis relâchez-le. Laissez la vessie reprendre sa position normale en attendant quelques instants jusqu'à ce que la seringue cesse de se remplir.

À l'aide d'un chiffon, recouvrez l'embout de la seringue et l'orifice de purge du capuchon supérieur de compression puis dévissez et retirez la seringue.

⚠ ATTENTION – DANGER POUR LES YEUX

Du liquide peut jaillir de l'unité du capuchon supérieur de l'amortisseur si la vessie n'est pas dans sa position normale. Portez toujours des lunettes de sécurité.

24 Avec les doigts, installez le régleur de compression basse vitesse dans le capuchon supérieur de compression.

25 Avec les doigts, installez l'écrou de maintien du capuchon supérieur de compression. À l'aide d'une clé dynamométrique équipée d'une douille de 6 mm, serrez à un couple de 4,8 N•m.

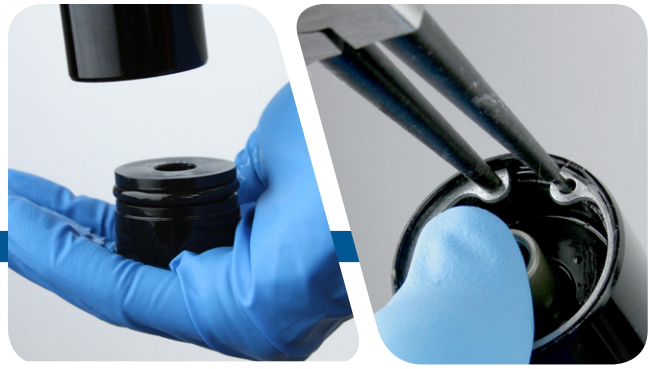
26 Vaporisez de l'alcool isopropylique sur l'unité du Charger Damper™ puis nettoyez-la avec un chiffon.

27 Insérez l'unité du Charger Damper par le haut du tube supérieur sur lequel se trouve le logo BoXXer™.

À l'aide d'une clé dynamométrique équipée d'une douille de 24 mm, serrez le capuchon supérieur de compression à un couple de 7,3 N•m.

28 Appliquez de la graisse SRAM® Butter sur le joint d'étanchéité de la tête d'étanchéité inférieure puis installez-la sur la came du rebond avec le côté épais de la tête d'étanchéité inférieure tourné vers le tube supérieur. Appuyez sur la tête d'étanchéité inférieure afin qu'elle se loge dans le bas du tube supérieur.

Poussez la came de l'amortisseur du rebond dans le tube supérieur afin d'éviter qu'elle ne se raye lors de la mise en place de l'anneau de blocage.



AVIS

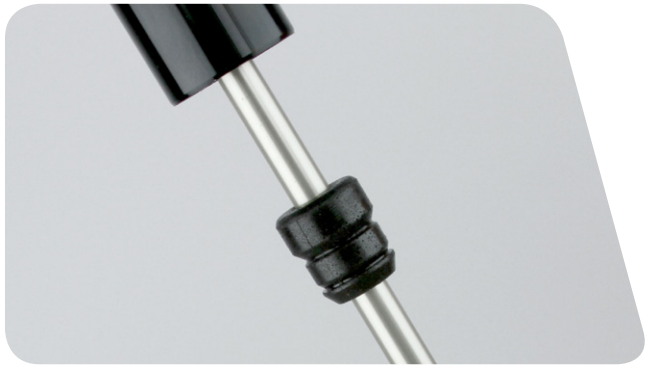
Des rayures sur la came de rebond peuvent laisser passer de l'huile dans le fourreau inférieur, par la tête d'étanchéité, ce qui nuirait au bon fonctionnement de la fourche.

Insérez les bouts d'une grande pince à bec courbé dans les œillets de l'anneau de blocage, puis installez l'anneau de blocage dans la cannelure.

Vérifiez que l'anneau de blocage soit correctement installé dans la cannelure prévue à cet effet en faisant pivoter l'anneau de blocage et la tête d'étanchéité à l'aide de la pince à bec courbé de gauche à droite et de droite à gauche à plusieurs reprises, puis tirer la came du ressort fermement vers le bas.

Les anneaux de blocage ont un côté avec un bord acéré et un autre avec un bord arrondi. Installez les anneaux de blocage en faisant en sorte que le côté avec le bord acéré soit orienté vers l'outil pour faciliter l'installation et le démontage.

29 Avec les doigts, installez la butée de talonnage sur la came de l'amortisseur du rebond avec sa plus petite extrémité tournée vers le bas.



30 Mettez en place la molette de réglage de compression basse vitesse et la vis de blocage de la molette. À l'aide d'une clé dynamométrique équipée d'une douille hexagonale de 2 mm, serrez la vis à un couple compris entre 1 et 1,5 N•m

Assemblage du fourreau inférieur

1 Vaporisez de l'alcool isopropylique sur les tubes supérieurs puis nettoyez-les avec un chiffon.

2 Appliquez une bonne dose de graisse SRAM® Butter sur les surfaces internes des joints d'étanchéité inférieurs et des joints anti-poussière.

3 Faites coulisser le tube supérieur avec le Charger Damper™ dans le fourreau inférieur du côté de la chaîne de manière à ce que la bague supérieure rentre dans le tube supérieur.

Faites coulisser le tube supérieur avec le ressort hélicoïdal dans le fourreau inférieur du côté opposé à la chaîne de manière à ce que la bague supérieure rentre dans le tube supérieur.

AVIS

Veillez bien à ce que les deux joints anti-poussière coulissent par-dessus les tubes sans que leur bord extérieur ne se plie.

4 Serrez le tube supérieur dans un trépied d'atelier. Mettez la fourche en position presque horizontale de sorte que le trou du boulon des fourreaux inférieurs soit bien visible. Positionnez une seringue de façon inclinée dans le trou du boulon de chaque fourreau inférieur de manière à ce que le liquide n'entre en contact qu'avec l'intérieur du fourreau inférieur.

Injectez 10 ml de liquide de suspension RockShox® 0w-30 dans le fourreau du côté de la chaîne et 20 ml du même liquide dans le fourreau du côté opposé à la chaîne.

AVIS

Ne dépassez pas le volume recommandé de liquide par fourreau au risque d'endommager la fourche. Veillez à ce que le liquide ne remplisse pas la came du rebond.

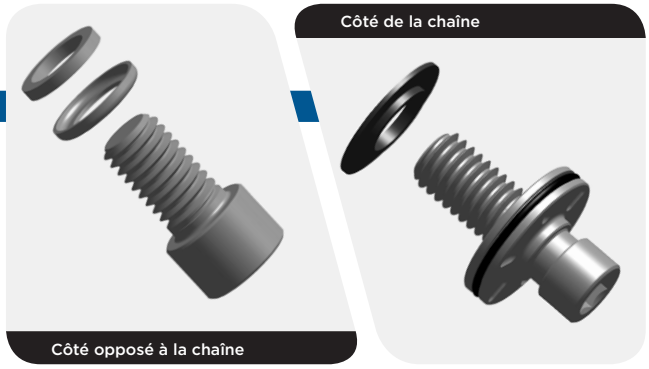
5 Faites coulisser l'unité du fourreau inférieur le long des tubes supérieurs jusqu'à ce qu'elle se bloque et que les cames du ressort et de l'amortisseur soient visibles par le trou du boulon des fourreaux inférieurs.

À l'aide d'un chiffon, nettoyez la surface externe du fourreau inférieur.

6 Mettez en place un support de rondelle d'écrasement neuf ainsi qu'une rondelle d'écrasement neuve sur les boulons inférieurs du côté opposé à la chaîne et du côté de la chaîne.

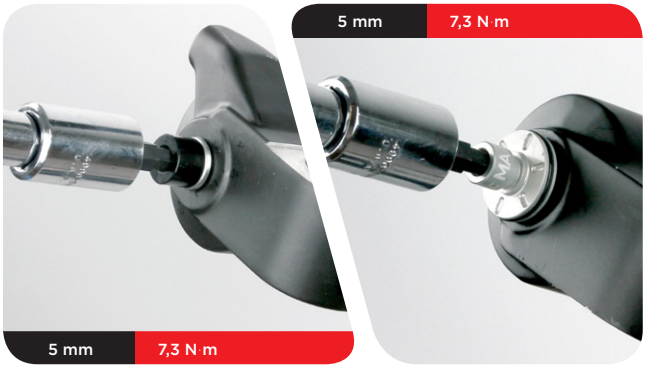
AVIS

Des rondelles d'écrasement sales ou endommagées peuvent entraîner des fuites.



7 Vissez le boulon inférieur de couleur noire dans la came du fourreau inférieur du côté opposé à la chaîne. Vissez le boulon inférieur de couleur argentée dans la came du fourreau inférieur du côté de la chaîne.

À l'aide d'une clé dynamométrique équipée d'une douille hexagonale de 5 mm, serrez les boulons à un couple de 7,3 N•m.



8 Mettez en place la molette de réglage du rebond sur le boulon inférieur du côté de la chaîne.

À l'aide d'une clé dynamométrique équipée d'une douille hexagonale de 2,5 mm, serrez la vis de réglage à un couple de 1,1 N•m

AVIS

Veillez à maintenir la molette de réglage du rebond en place au cours de l'installation de la vis de réglage afin d'éviter d'endommager le boulon inférieur.

9 Vaporisez de l'alcool isopropylique sur l'ensemble de la fourche puis nettoyez-la avec un chiffon.

Installation de la fourche

1 Faites coulisser les tubes supérieurs à travers le té inférieur. Laissez assez d'espace entre le tube supérieur et le té supérieur pour installer les bagues de protection du cadre. À l'aide d'une clé hexagonale de 4 mm, serrez l'un des boulons du té inférieur pour maintenir temporairement les tubes en place lorsque vous installerez la bague de protection du cadre.

4 mm

2 Vaporisez de l'alcool isopropylique ou de l'eau sur les surfaces internes de chaque bague de protection du cadre et sur chaque tube supérieur. Remettez en place les bagues de protection du cadre sur les tubes supérieurs.

3 Poussez les tubes supérieurs en les faisant tourner à travers le té supérieur jusqu'à ce que les deux tubes supérieurs dépassent le haut du té supérieur d'au moins 2 mm et de manière symétrique.

Mesurez la distance séparant le haut du tube supérieur et le haut du té inférieur. Cette distance doit être de 156 mm (+/- 2 mm).

156 mm (+/- 2 mm)

4 Alignez le logo BoXXer™ du tube supérieur du côté de la chaîne avec le logo RockShox® du fourreau inférieur.

5 À l'aide d'une clé dynamométrique équipée d'une douille hexagonale de 4 mm, serrez le boulon supérieur du té inférieur à un couple de 5 N•m. À l'aide d'une clé dynamométrique équipée d'une douille hexagonale de 4 mm, serrez le boulon inférieur du té inférieur à un couple de 5 N•m. Serrez de nouveau le boulon supérieur au couple requis puis le boulon inférieur au couple requis également.

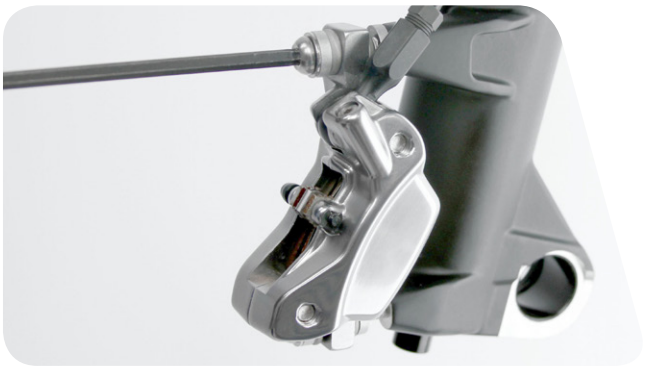
Répétez le serrage pour les boulons situés de l'autre côté du té inférieur.

6 À l'aide d'une clé dynamométrique équipée d'une douille hexagonale de 4 mm, serrez les deux boulons du té supérieur à un couple de 5 N•m.

7 **Fourches de 27,5 po :** à l'aide d'une clé hexagonale de 2,5 mm, mettez la durite de frein en place dans son attache située sur l'arceau de la fourche.

Fourches de 26,5 po : à l'aide d'un serre-câble, attachez la durite de frein sur l'arceau de la fourche.

Installez l'étrier de frein conformément aux instructions du fabricant des freins.



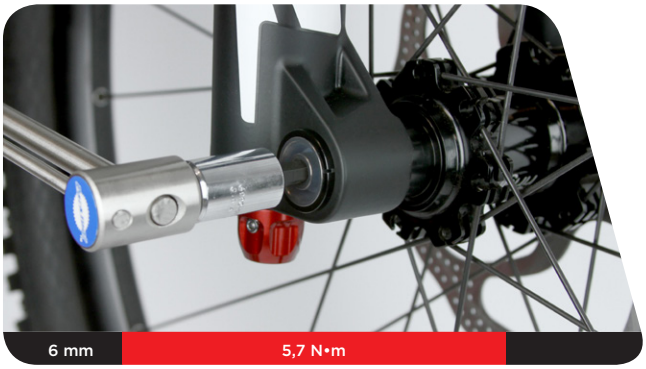
8 Installez la roue avant dans les pattes du fourreau inférieur de manière à ce que le moyeu soit bien en place au fond des pattes.

AVIS

Vérifiez qu'aucune pièce ne frotte contre le fourreau inférieur. Reportez-vous aux instructions du fabricant des freins de votre vélo pour le réglage des freins à disque.

9 Insérez la partie filetée du Maxle Lite DH™ dans le moyeu du côté de la chaîne jusqu'à ce qu'il s'engage dans le filetage de la patte du fourreau inférieur.

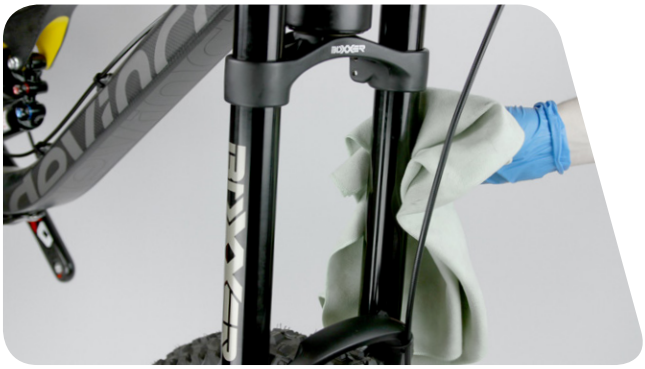
À l'aide d'une clé dynamométrique équipée d'une douille hexagonale de 6 mm, serrez le boulon de l'axe du côté de la chaîne à un couple de 5,7 N•m.



10 À l'aide d'une clé dynamométrique équipée d'une douille hexagonale de 6 mm, serrez le boulon de l'axe du côté opposé à la chaîne jusqu'à ce que vous entendiez ou sentiez 8 clics ou que vous atteigniez un couple de 3,4 N•m.

11 Reportez-vous aux réglages notés avant l'entretien pour régler le rebond et la compression de la fourche.

12 Vaporisez de l'alcool isopropylique sur l'ensemble de la fourche puis nettoyez-la avec un chiffon.



L'entretien de votre fourche RockShox® BoXXer™ est maintenant terminé.

Cette publication contient des marques commerciales et des marques déposées des entreprises suivantes :

Loctite® est une marque déposée de Henkel Corporation

www.sram.com

© 2014 SRAM, LLC